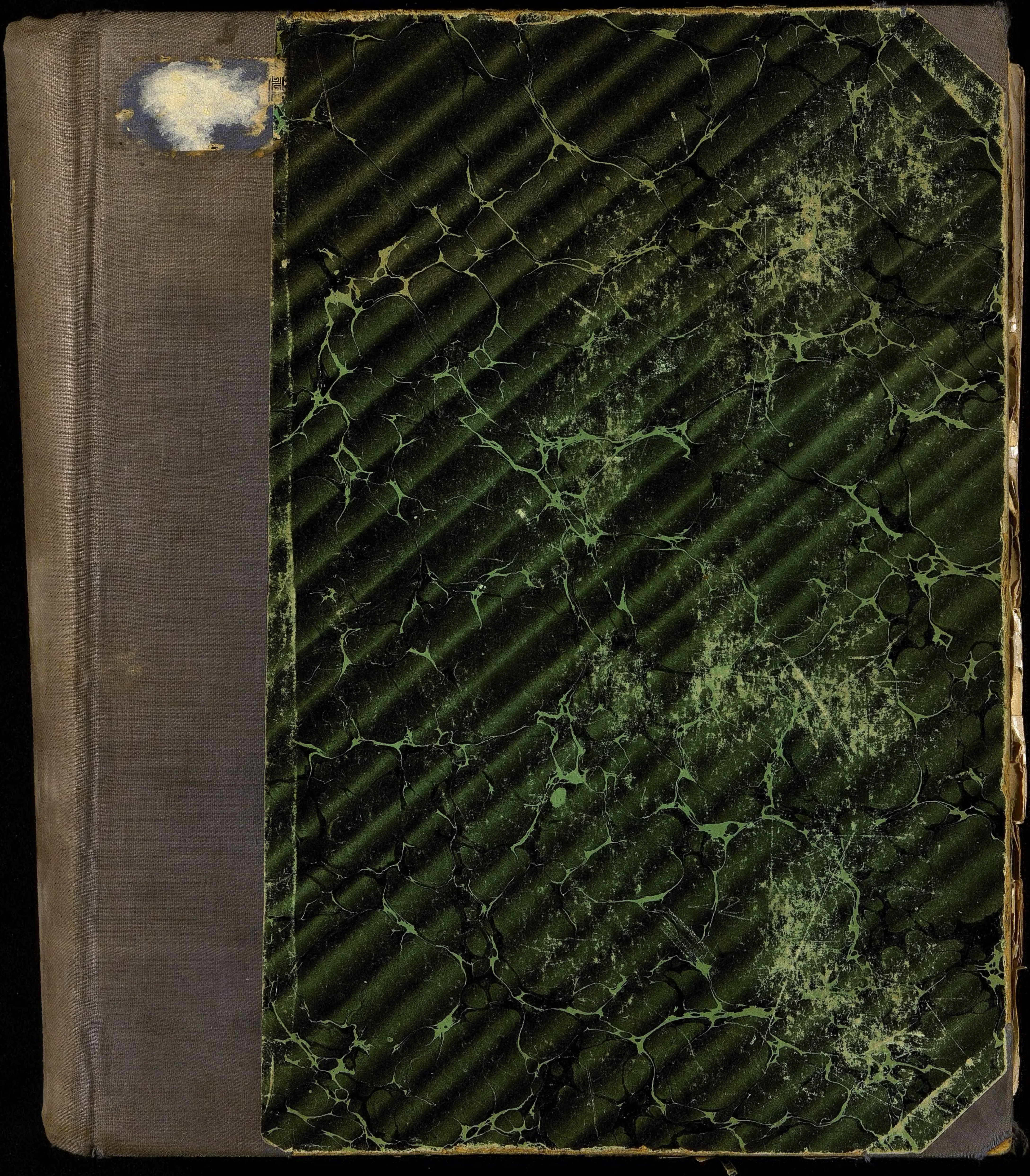
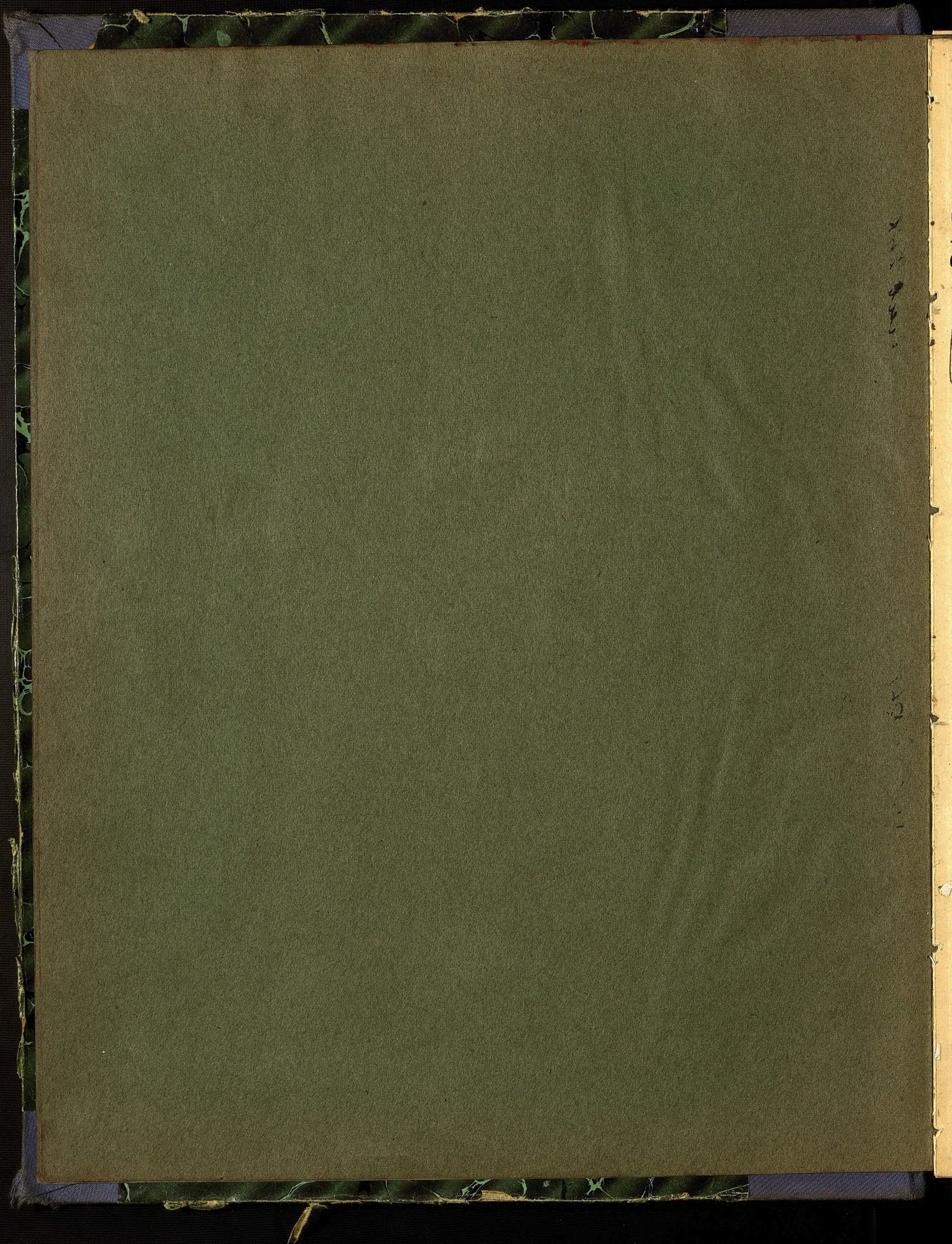


6/15-y



ИСТОРИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ

КИТАЙСКОЙ ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

1896—1923 г. г.

По порученію Правленія О-ва и подъ редакціей Спеціальной Комиссіи составилъ
Агентъ Правленія О-ва Е. Х. Нилусъ.

ХАРБИНЪ.
Типографіи Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва „Озо".
1923.

ТОМЪ I-й.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Отъ Комиссіи по изданію Историческаго Обзора Китайской Восточной желѣзной дороги.

Мысль о составленіи детальной исторіи Китайской Восточной жел. дор. возникала неоднократно еще въ Петербургскій періодъ дѣятельности Правленія О-ва, когда, несомнѣнно, эта отвѣтственная работа могла бы быть совершена съ наибольшей полнотой и законченностью при спокойной обстановкѣ и при наличности всѣхъ необходимыхъ актовъ и документовъ. Однако, цѣлый рядъ обстоятельствъ не далъ возможности завершить въ то время это, не казавшееся неотложнымъ, дѣло; по крайней мѣрѣ, до насъ не дошло сколько-нибудь исчерпывающихъ трудовъ или сборниковъ этого рода.

Между тѣмъ, быстрый и лихорадочный темпъ событій послѣдняго времени, внесшихъ радикальныя измѣненія въ условія дѣятельности О-ва Кит. Вост. жел. дор., давно уже заставлялъ основательно опасаться утраты цѣнныхъ архивовъ и документовъ, а, въ связи съ этимъ, и всѣхъ слѣдовъ, казалось бы, столь недавняго прошлаго; за это же время сошли съ исторической, а частью и съ жизненной, сцены многіе крупнѣйшіе дѣятели минувшей эпохи. Все это, вмѣстѣ взятое, вновь

властно выдвинуло на очередь и сдѣлало на этотъ разъ неотложнымъ составленіе исторіи Кит. Вост. жел. дор., вступившей нынѣ во второе двадцатипятилѣтіе своего существованія.

Войдя въ разсмотрѣніе этого вопроса въ засѣданіи отъ 22-го октября 1921 года (протоколъ № 1947), Правленіе Общества рѣшило его въ утвердительномъ смыслѣ и тогда же образовало для составленія и изданія Историческаго Обзора Кит. Вост. жел. дор. особую Комиссію, въ составъ которой вошли: Члены Правленія П. И. Кузнецовъ (Предсѣдатель) и д-ръ Хэ Шоу-жень, В. Н. Веселовзоровъ, г. Чу Юченъ и Е. Х. Нилусъ.

Самое составленіе Обзора было тѣмъ же протоколомъ поручено агенту Правленія Е. Х. Нилусу, уже ранѣе приступившему къ собиранію историческихъ матеріаловъ за послѣдній періодъ по инициативѣ бывшаго Товарища Предсѣдателя Правленія В. Д. Лачинова.

Одновременно въ распоряженіе Комиссіи были отпущены необходимыя денежныя средства на предварительные расходы; окончательно же проэктъ изданія и смѣта на него были утверждены Правленіемъ лишь по протоколу отъ 9-го августа минувшаго 1922 года.

Приступивъ къ порученной ей работѣ, Комиссія по изданію Историческаго Обзора приняла въ основаніе своей дѣятельности нижеслѣдующія отправныя точки зрѣнія.

1. Историческій Обзоръ Кит. Вост. жел. дор. долженъ представить собой значительный интересъ не только для Россіи и Китая, какъ непосредственныхъ иниціаторовъ со-

оруженія дороги, но и для всего цивилизованнаго міра, являясь исторіей одного изъ обширнѣйшихъ транспортныхъ предпріятій нашего времени, организованнаго притомъ на совершенно своеобразныхъ финансово-политическихъ основаніяхъ, не имѣвшихъ донынѣ вполнѣ точныхъ историческихъ прецедентовъ.

2. Помимо такого чисто идейнаго значенія предпринятой работы, обзоръ долженъ имѣть также и вполнѣ опредѣленное практическое утилитарное значеніе, какъ изображеніе годами накопленнаго богатаго техническаго и административнаго опыта, могущаго послужить завѣтомъ для будущаго, вѣскимъ предостереженіемъ отъ повторныхъ ошибокъ, или ложныхъ шаговъ.

3. Независимо отъ этого, выпускаемая книга должна явиться также по возможности всестороннимъ справочникомъ по различнымъ отраслямъ жизни и работы дороги. Это послѣднее обстоятельство особенно важно теперь, когда такъ быстро таютъ ряды старыхъ работниковъ Кит. Вост. ж. д., на смѣну которымъ приходятъ новыя лица, порой, на весьма отвѣтственные посты, требующіе должнаго знанія условій дѣятельности дороги, взятой въ исторической перспективѣ истекшаго періода, въ своеобразной обстановкѣ Маньчжуріи.

4. Если принять во вниманіе, что Кит. Вост. ж. д. постепенно, особенно за послѣднее время, все болѣе и болѣе отчетливо выкристаллизовывается въ форму чисто-коммерческаго предпріятія, по самой природѣ своей нуждающагося въ широкомъ информированіи, какъ о немъ самомъ, такъ и объ условіяхъ мѣстнаго рынка и экономическихъ рессурсахъ страны, то надо признать, что и въ этомъ отношеніи Исто-

рическій Обзоръ, особенно по переводѣ его на иностранные языки, можетъ сыграть въ жизни дороги полезную роль, для чего Комиссія посильно стремилась придать выпускаемой книгѣ привлекательный характеръ, какъ по внѣшнему виду, такъ и по формѣ изложенія.

5. Правильное и обоснованное описаніе событій въ жизни дороги со времени самаго ея возникновенія особенно важно сейчасъ, когда мѣстная и иностранная пресса такъ легко поддается всякаго рода непровѣреннымъ слухамъ, а иногда и завѣдомо ложнымъ сенсаціямъ, касающимся дѣятельности дороги и ея высшихъ руководителей.

6. Независимо отъ изложеннаго, Комиссія въ своей работѣ полагала необходимымъ считаться также и съ особенностями переживаемой эпохи, исключительной по тѣмъ грандіознымъ событіямъ міроваго масштаба, которыми она ознаменовалась и которыя такъ или иначе касались нашей дороги и вовлекали ее въ свой круговоротъ, неоднократно нарушая ея мирную работу; такимъ образомъ, исторія Кит. Вост. жел. дор. невольно сдѣлалась замѣтнымъ звеномъ общей міровой, въ частности русской, исторіи послѣдняго времени.

7. Одной изъ основныхъ своихъ задачъ Комиссія считала также попутное освѣщеніе того культурно-экономическаго вліянія, которое оказала Кит. Вост. жел. дор. на весь обширный и богатый дарами природы край, по которому она проходитъ.

8. Исторія Кит. Вост. жел. дор. органически связана съ исторіей ея полосы отчужденія, это какъ бы двѣ стороны

одного и того же сложнаго явленія; поэтому Комиссія сочла возможнымъ коснуться, какъ политической, такъ и общественной и профессіональной сторонъ мѣстной жизни, властно вліявшихъ, какъ на дѣятельность, такъ и на интересы Кит. Вост. жел. дор.

Однако, при обзорѣ пестрыхъ и разнообразныхъ событій самыхъ послѣднихъ лѣтъ, Комиссія стремилась лишь намѣтить главнѣйшія линіи ихъ развитія, зарегистрировать наиболѣе существенные факты и моменты, естественно воздерживаясь отъ какого-либо преждевременнаго анализа или выводовъ.

9. Въ тѣхъ случаяхъ, когда по объему и характеру того или другого документа или источника представлялось сколько-нибудь возможнымъ воспроизвести его въ подлинникѣ на страницахъ Обзора, Комиссія всегда отдавала предпочтеніе подлинному документу передъ редакціоннымъ текстомъ.

Таковы въ главнѣйшихъ чертахъ были руководящіе взгляды Комиссіи на цѣль, значеніе и объемъ порученной ей исторической работы.

На первыхъ же шагахъ своей дѣятельности Комиссія встрѣтилась съ цѣлымъ рядомъ нижеслѣдующихъ неблагопріятныхъ условій и техническихъ затрудненій.

1. Многіе видные участники постройки дороги и первыхъ лѣтъ ея эксплоатаціи постепенно покидаютъ наши ряды, а нѣкоторые сошли уже въ могилу, какъ, напримѣръ: первый Предсѣдатель Правленія г. Сюй Цзин-ченъ, первый же Товарищъ Предсѣдателя С. И. Кербедзь, инженеры С. В. Игна-

ціусъ, князь С. Н. Хилковъ, оба справедливо считавшіеся неразрывно связанными съ Кит. Вост. жел. дор., и многіе другіе; съ каждымъ уходящимъ днемъ возсозданіе правильной и рельефной картины минувшаго становится въ связи съ этимъ все труднѣе и труднѣе.

2. Архивы Правленія О-ва за весь Петербургскій періодъ его дѣятельности (1896—1918 гг.) оказываются въ настоящее время, по политическимъ условіямъ, недоступными для изслѣдованія и изученія и этотъ пробѣлъ лишь отчасти удалось восполнить матеріалами, хранящимися въ Пекинскомъ Отдѣлѣ Правленія О-ва. По имѣющемуся офиціальному сообщенію бывшаго Предсѣдателя Ревизіоннаго Комитета В. Л. Жадвоина архивы Петербургскаго Правленія частью уничтожены, частью сгорѣли въ 1919 г. во время пожара зданія Министерства Финансовъ.

Въ связи съ этимъ недостаетъ и утеряна надежда на полученіе весьма многихъ документовъ и данныхъ, относящихся какъ разъ къ самымъ первымъ днямъ существованія Правленія и ко времени возникновенія и разработки самого проэкта постройки Кит. Вост. жел. дор.

3. Въ 1905 году цѣлымъ рядомъ пожаровъ въ зданіи Управленія дороги въ Харбинѣ было уничтожено множество весьма цѣнныхъ документовъ, также относящихся ко времени постройки и первымъ годамъ эксплоатаціи Кит. Вост. ж. д., что является непоправимымъ въ настоящее время ущербомъ для историческаго изслѣдованія.

4. Событія послѣдняго времени весьма затруднили доступъ къ архивамъ бывшей русской миссіи въ Пекинѣ и на-

шихъ консульствъ въ Харбинѣ и другихъ пунктахъ полосы отчужденія; равнымъ образомъ, затруднительно въ настоящее время и ознакомленіе съ архивами мѣстныхъ смѣшанныхъ и консульскихъ судовъ и бывшаго русскаго Пограничнаго Окружнаго Суда въ Харбинѣ.

5. Значительное количество матеріаловъ и документовъ разныхъ учрежденій и организацій полосы отчужденія, возникавшихъ въ революціонный періодъ (съ 1917 года), оказалось уничтоженнымъ въ порядкѣ ликвидаціи этихъ учрежденій.

Всѣ эти недочеты, конечно, должны невыгодно отразиться на предпринятомъ историческомъ трудѣ, поскольку отсутствующіе подлинные документы не удалось восполнить литературными матеріалами и личными воспоминаніями участниковъ.

Независимо отъ этого, по мѣрѣ собиранія матеріаловъ и разработки отдѣльныхъ частей Обзора, освѣщающихъ ту или другую сторону жизни и дѣятельности Кит. Вост. жел. дор., выяснилось, что первоначальныя заданія Комиссіи, по которымъ предполагалось ограничиться лишь 300-ми страницъ печатнаго текста, были сами по себѣ недостаточны и въ этихъ тѣсныхъ рамкахъ едва ли возможно было бы сколько-нибудь полно отразить всю многосложную дѣятельность дороги съ надлежащимъ документальнымъ обоснованіемъ.

Вслѣдствіе этого Комиссія пришла къ выводу о необходимости выпуска Обзора въ 2-хъ томахъ, при чемъ одинъ только 1-й томъ составилъ свыше 600 страницъ печатнаго текста.

Содержаніе этого тома видно изъ оглавленія предлагаемой вниманію читателей книги. Во 2-й томъ, уже начатый печатаніемъ, войдутъ слѣдующія главы:

I. Японія, Южно-Маньчжурская жел. дор. и Кит. Вост. желѣзная дорога.

II. Монголія и Кит. Вост. жел. дор.

III. Консульскія учрежденія въ полосѣ отчужденія.

IV. Дѣятельность Управленія дороги, какъ руководящаго органа техническаго и административнаго надзора.

V. Служба Пути и Сооруженій.

VI. Служба Эксплоатаціи.

VII. Служба Тяги.

VIII. Служба Телеграфа.

IX Земельный Отдѣлъ и лѣсное хозяйство. Метеорологическій Отдѣлъ.

X. Врачебно-Санитарный Отдѣлъ.

XI. Ветеринарно-Санитарный Отдѣлъ.

XII. Церковный и Учебный Отдѣлы. Коммерческія училища. Русско-Китайскій Секретаріатъ.

XIII. Матеріальная Служба и Горный Отдѣлъ.

XIV. Главная Бухгалтерія и Служба Сборовъ. Контроль на Кит. Вост. жел. дор.

XV. Коммерческая Часть. Рѣчное Судоходство. Экономическое Бюро. Типографія дороги.

XVI. Правовое положеніе служащихъ Кит. Вост. жел. дор. Пенсіонный Отдѣлъ. Квартирное довольствіе. Послѣслужебное обезпеченіе. Желѣзнодорожныя собранія въ Харбинѣ и

на линіи и библіотека-читальня при Механическихъ мастерскихъ.

XVII. Дѣятельность Правленія О-ва (съ Пекинскимъ Отдѣломъ) и Ревизіоннаго Комитета.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЯ СТАТЬИ.

1. Валюта въ полосѣ отчужденія.

2. Общественная и профессіональная жизнь и печать въ полосѣ отчужденія.

3. Краткій очеркъ важнѣйшихъ политическихъ событій революціоннаго періода, вліявшихъ на дѣятельность Кит. Вост. жел. дор.

4. Описаніе юбилейныхъ торжествъ (по особому постановленію Юбилейной Комиссіи, утвержденному Правленіемъ Общества).

Пріурочивая выпускъ 1 тома Историческаго Обзора ко дню празднованія 25-лѣтія Китайской Восточной желѣзной дороги, Комиссія, ввиду перечисленныхъ выше неблагопріятныхъ условій ея дѣятельности, позволяетъ себѣ надѣяться на снисходительность читателей, особенно старожиловъ, которыхъ проситъ не отказать въ компетентныхъ дополненіяхъ и указаніяхъ на допущенныя неточности; означенныя дополненія и указанія будутъ встрѣчены составителемъ съ особой благодарностью и отмѣчены въ отдѣлѣ приложеній къ 2-му тому Обзора.

Комиссія глубоко благодаритъ также и всѣхъ тѣхъ лицъ и учрежденія, которыя той или иной формой своего сотрудничества помогли довести до конца ея тяжелую, но и почетную задачу.

Особо отмѣчая благожелательное отношеніе и непосредственное руководство и содѣйствіе гг. Предсѣдателя Правленія доктора Ванъ Цзинь-чуня, Товарища Предсѣдателя С. И. Данилевскаго, Предсѣдателя Юбилейной Комиссіи Л. В. фонъ-Гойера, всѣхъ гг. Членовъ Правленія и Управляющаго дорогою Б. В. Остроумова, Комиссія почтетъ своимъ пріятнымъ долгомъ привести въ заключительной части 2-го тома поименный списокъ всѣхъ своихъ многочисленныхъ сотрудниковъ съ подробнымъ указаніемъ статей или матеріаловъ, любезно предоставленныхъ каждымъ въ отдѣльности. Тамъ же будутъ приведены библіографическій указатель, перечень источниковъ, хронологическій справочникъ и отдѣлъ приложеній.

Харбинъ.
15 мая 1923 года.

СОВРЕМЕННЫЕ ГЛАВНѢЙШІЕ ДѢЯТЕЛИ

К. В. Ж. Д.

督辦東省鐵路公司事宜 王景春

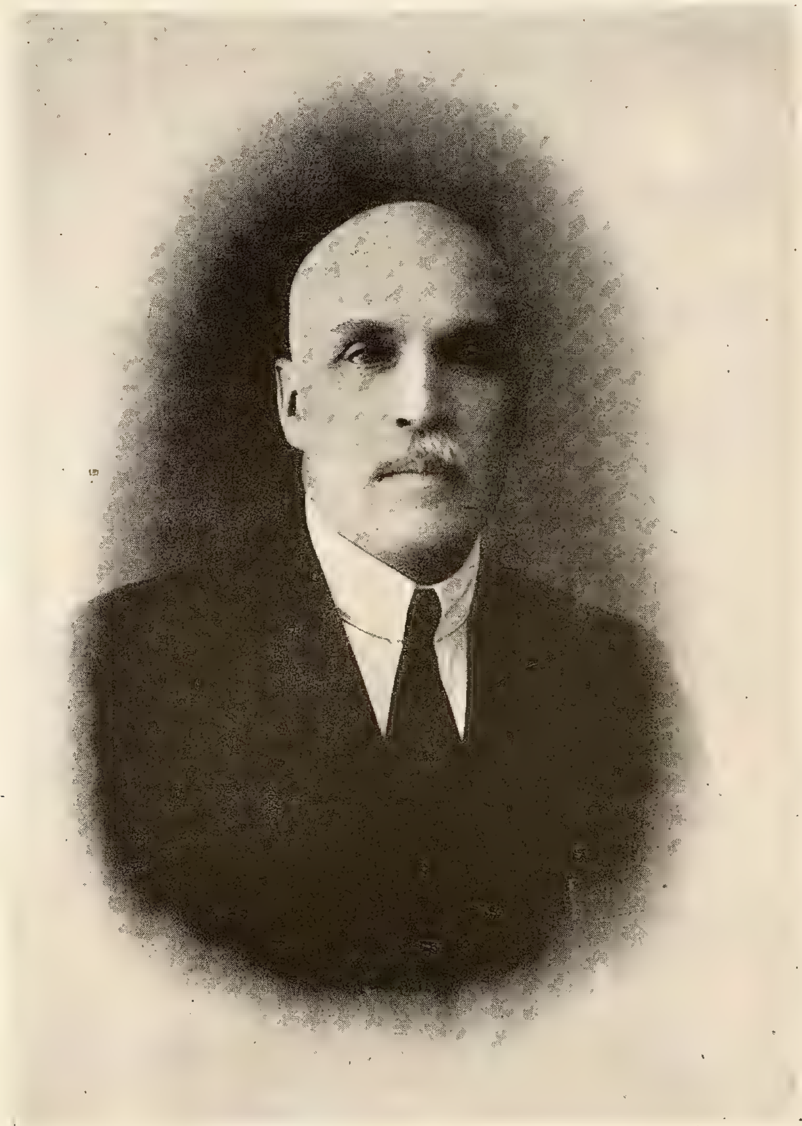
一九二二年四月十日到任

Докторъ Ванъ Цзин-чунь,

Предсѣдатель Правленія Общества К. В. ж. д. съ 10 апрѣля 1922 года.

Doctor C. C. Wang,

President of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company, from the 10-th April 1922.



東省鐵路公司會辦 達尼列夫斯基 一九二一年七月五日到任

Сергѣй Ивановичъ Данилевскій,

Товарищъ Предсѣдателя Правленія О-ва Кит. Вост. ж. д. съ 5 іюля 1921 г.

S. I. Danilevski.

Vice-President of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company from the 5-th July 1921.

俞人鳳 會辦東省鐵路公司事宜
東省鐵路公司董事
一九二二年四月十日到任

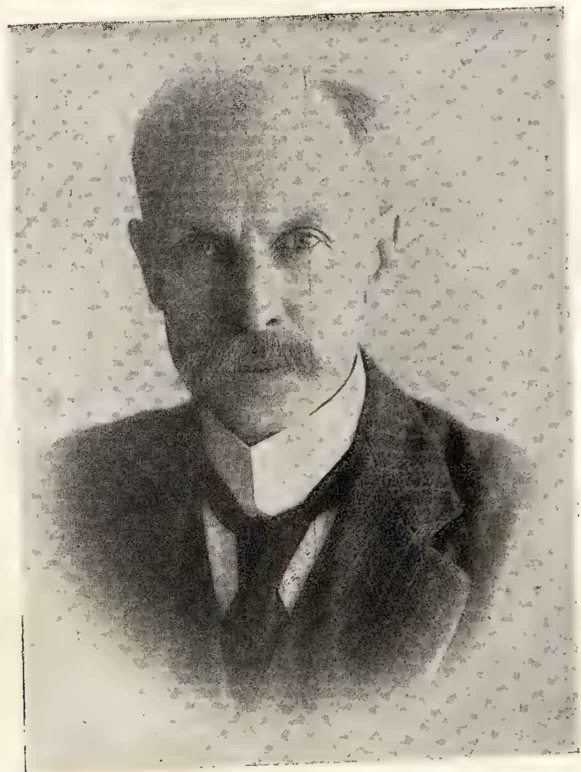
Юй Жень-фынъ,

Замѣститель Предсѣдателя Правленія О-ва К. В. ж. д. по Канцеляріи Предсѣдателя, Членъ Правленія О-ва К. В. ж. д. съ 10 апрѣля 1922 г.

Yu Jen Feng,

Substitute of the President of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company in affairs of the General Office of the President, Member of the Board of Directors of the Ghinese Eastern Railway Company from the 10-th April 1922.

黎賀特爾 中東鐵路公司董事
一九二〇年十一月六日到任



Карлъ Богдановичъ Рихтеръ,

Членъ Правленія Общества К. В. ж. д. съ 6-го ноября 1920 года.

C. B. Richter.

Member of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company, from the 6-th November 1920.

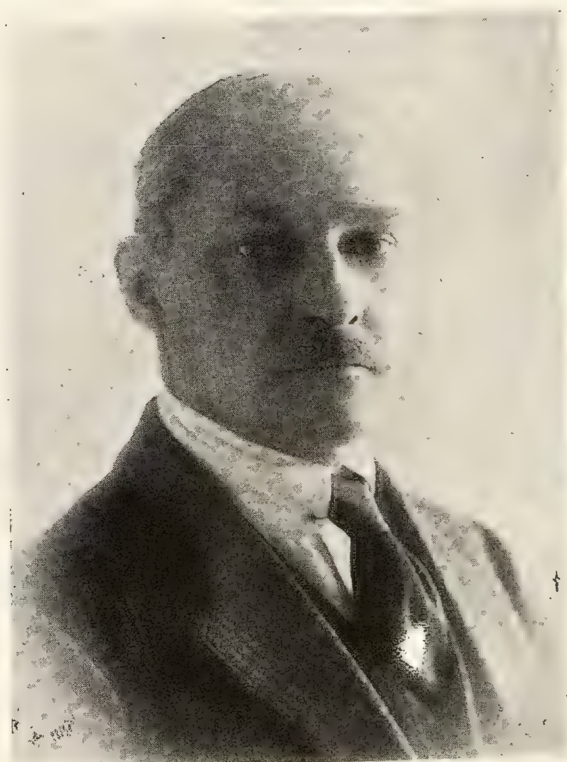
袁金鎧 東省鐵路公司董事
一九二一年七月五日到任

Юань Цзинь-кай,

Членъ Правленія Общества Кит. Вост. ж. д.
съ 5-го іюля 1921 года.

Yuan Chin-Kai,

Member of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company, from the 5-th July, 1921.



東省鐵路公司董事郭業爾
一九二二年十月十八日到任

Левъ Викторовичъ Фонъ-Гойеръ,

Членъ Правленія Общества К. В. ж. д. съ 18-го октября 1922 года.

L. V. de Hoyer.

Member of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company, from the 18-th October 1922.

何守仁　東省鐵路公司董事
一九二〇年十一月六日到任

Хэ Шоу-жень,

Членъ Правленія Общества Кит. Вост. ж. д. съ 6 ноября 1920 г.

Ho Shou Jen,

Member of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company from the 6-th November, 1920.

普什喀遼夫　東省鐵路公司董事
一九二〇年十一月六日到任

Владимиръ Владимировичъ Пушкаревъ,

Членъ Правленія Общества К. В. ж. д. съ 6-го ноября 1920 года.

V. V. Poushkareff,

Member of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company, from the 6-th November, 1920.

成多祿　中東鐵路公司董事
一九二一年八月一日到任

Чэнъ До-лу,

Членъ Правленія Общества Кит. Вост. ж. д. съ 1-го августа 1921 года.

Cheng Teh Lu,

Member of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company from the 1-st August 1921.

東省鐵路公司董事　維別爾
一九二二年十月十八日到任

Семенъ Минеевичъ Веберъ,

Членъ Правленія Общества Кит. Вост. ж. д. съ 18-го октября 1922 года.

S. M. Weber,

Member of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company from the 18-th October 1922.

東省鐵路公司監察局局長 陳瀚 一九二〇年十一月六日到任

Чэнь-Хань,

Предсѣдатель Ревизіоннаго Комитета съ 6 ноября 1920 г.

Cheng Han,

Chairman of the Revision (Audit) Committee from the 6-th November 1920.

楊卓　自一九二二年九月一日任東省鐵路公司監察局監察員

Янъ Чжо,

Членъ Ревизіоннаго Комитета Общества Кит. Вост. ж. д. съ 1-го сентября 1922 г.

Yang Choh.

Member of the Revision (Audit) Committee of the Chinese Eastern Railway Company, from the 1-st September 1922.

葛諾發羅夫　東省鐵路公司監察局監察員
一九二〇年十一月六日到任

Николай Александровичъ Коноваловъ,

Членъ Ревизіоннаго Комитета Правленія Общества К. В. ж. д. съ 6-го ноября 1920 года.

N. A. Konovaloff.

Member of the Revision Committee of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company, from the 6-th November, 1920.

庫茲尼錯夫

自一八九七年起至一九〇六年任勘路隊隊長松花江分段段長第六第七段段長繼任工務處中部大段長自一九二一年七月五日至一九二二年十月十七日任東省鐵路公司董事
自一九二二年十月十八日任東省鐵路公司監察局監察員及中東鐵路二十五年紀念源流考委員會會長

Петръ Ивановичъ Кузнецовъ,

Начальникъ изыскательской партіи, Н-къ дистанціи Сунгарійскаго участка, Н-къ 6-го и 7-го уч. Службы Пути и Н-къ Центральнаго Отдѣленія Сл. Пути (15 марта 1897 года по 1-е мая 1906 г.). Членъ Правленія О-ва К. В. ж. д. съ 5-го іюля 1921 года по 17-е октября 1922 года,

Членъ Ревизіоннаго Комитета съ 18-го октября 1922 года.

Предсѣдатель Комиссіи по изданію „Историческаго обзора К. В. ж. д.“.

P. I. Kusnetzoff.

Chief of Research party, Superintending District Engineer of Sungari Section, Superintending Engineer of the 6-th and 7-th Sections of Maintenance of Way Department, and Superintending Engineer of Central Section of Maintenance of Way Department (15-th March, 1897, to 1-st May, 1906).

Member of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company from the 5-th July, 1921, to the 17-th October, 1922.

Member of the Revision Committee from the 18-th October, 1922.

Chairman of Committee for publisment of a Historical Sketch of the Chinese Eastern Railway.

愛利且闊夫

東省鐵路公司監察局監察員

一九二二年十月十八日到任

Николай Кузьмичъ Эльтековъ,

Членъ Ревизіоннаго Комитета Правленія Общества К. В. ж. д. съ 18-го октября 1922 года.

N. K. Eltekoff.

Member of the Revision Committee of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company, from the 18-th October, 1922.

東省鐵路管理局局長 渥斯特羅烏莫夫 一九二一年二月二日到任

Борисъ Васильевичъ Остроумовъ,

Управляющій Китайской Восточной желѣзной дорогою со 2 февраля 1921 г.

Boris V. Ostroumoff,

General Manager of the Chinese Eastern Railway from the 2-nd February 1921.

沃芬別爾格

自一千八百九十七年三月十五日膺中東差使一千九百二十一年任管理局副局長之職

Степанъ Цезаревичъ фонъ-Оффенбергъ.

Поступилъ на службу Кит. Вост. ж. д. 15-го марта 1897 года. Назначенъ Помощникомъ Управляющаго дорогою по желѣзнодорожной части 1-го ноября 1921 года.

S. C. von Offenberg,

entered the service of the Cninese Eastern Railway on the 15-th March, 1897. Appointed Assistant General Manager of the Railway, for Railway Affairs on the 1-st November, 1921.

佘埗 東省鐵路管理局副局長
一九二一年三月一日到差

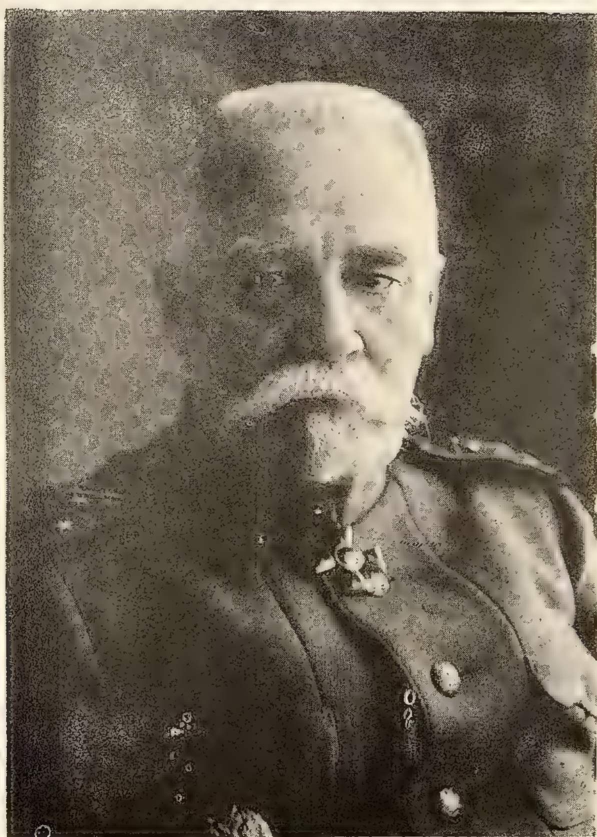
Ч. Т. Шаръ,

Помощникъ Управляющаго дорогою съ 1-го марта 1921 года.

C. T. Shar,

Assistant General Manager of the Railway, from the 1-st March 1921.

阿法那西耶夫
自一九〇八年十月一日任
東省鐵路管理局副局長

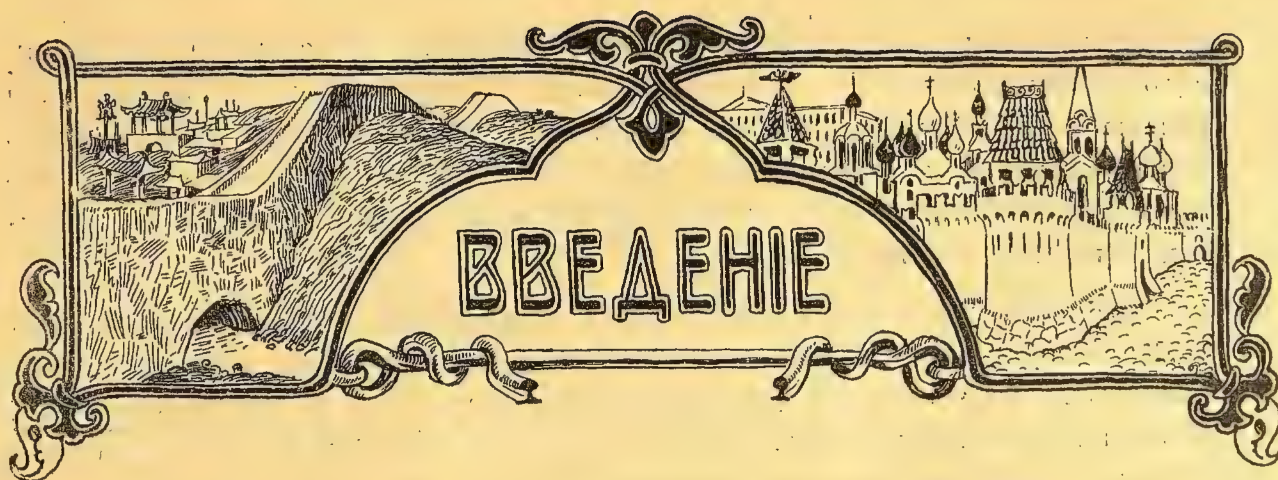


Михаилъ Емельяновичъ Аѳанасьевъ,

Помощникъ Управляющаго дорогою по Общимъ дѣламъ съ 1-го октября 1908 года.

M. A. Afanassieff,

Assistant General Manager of the Railway, for General Affairs from the 1-st October, 1908.



Конецъ XIX вѣка, вѣка техники по преимуществу, ознаменовался сооруженіемъ такого невиданнаго до сихъ поръ по его гигантскимъ размѣрамъ транспортнаго предпріятія, какъ Великій Сибирскій рельсовый путь, создавшій впервые возможность быстраго, удобнаго и дешеваго пассажирскаго и товарнаго сообщенія между важнѣйшими торговыми и политическими центрами Европы и Азіи.

Лондонъ и Парижъ, Берлинъ и Петербургъ, Пекинъ и Токіо оказались какъ бы непосредственно включенными въ одну общую линію рельсъ; на протяженіи этой линіи совершенно особое и своеобразное во многихъ отношеніяхъ мѣсто занимаетъ тотъ ея обширный участокъ, который прорѣзываетъ въ предѣлахъ Китая Сѣверную Маньчжурію и именуется Китайской Восточной желѣзной дорогой.

Эта дорога, пройдя въ 1898—1900 годахъ черезъ пустынную до того времени страну, подобно Суэцкому или Панамскому каналамъ, сливающимъ воды отдѣльныхъ океановъ, сопоставила лицомъ къ лицу различныя культуры Востока и Запада, создавъ новую возможность ихъ мирнаго и плодотворнаго синтеза.

Съ другой стороны, эта же дорога пробудила и вызвала къ пышному экономическому расцвѣту всю обширную область Маньчжуріи, этой недавно почти безлюдной пустыни, которой суждено въ настоящемъ сдѣлаться новою житницею міра, житницею, такъ необходимой теперь въ общемъ планѣ потрясеннаго мірового хозяйства.

На протяженіи минувшаго вѣка европейская политико-общественная мысль въ лицѣ самыхъ разнообразныхъ ея представителей, отъ могущественнаго недавно императора германскаго, Вильгельма II-го и до мирнаго русскаго философа Вл. Соловьева, не разъ останавливалась на мрачныхъ

представленіяхъ объ опасности, грозящей Европѣ со стороны таинственнаго Востока; однако намъ, современнымъ наблюдателямъ сложной картины расовыхъ и международныхъ отношеній въ этихъ еще такъ недавно заповѣдныхъ для европейцевъ странахъ рисуется нѣсколько иная, можетъ быть, столь же величественная, но не мрачная, а, наоборотъ, окрыляющая духъ, перспектива.

Мы наблюдаемъ здѣсь воочію, какъ европейскій Западъ во всеоружіи своей мощной науки и техники самъ двинулся навстрѣчу Востоку, одерживаетъ въ этомъ своемъ мирномъ наступленіи одну за другой блестящія побѣды и пріобщаетъ новыя земли и народы къ совмѣстной творческой работѣ на благо всего человѣчества.

Въ этомъ мирномъ процессѣ нѣтъ и не можетъ быть ни побѣдителей, ни побѣжденныхъ, а есть лишь сотрудники, одинаково необходимые другъ другу.

Географическій міръ, оказывается, слишкомъ малъ, тѣсенъ и недостаточно богатъ экономическими рессурсами для того, чтобы отдѣльныя націи могли существовать изолированно, внѣ тѣснаго дружественнаго общенія и взаимнаго обмѣна матеріальными и духовными цѣнностями.

Идея международной солидарности, вопреки оглушительному шуму и грохоту печальныхъ событій послѣдняго времени, крѣпнетъ и развивается: нынѣ она вытекаетъ уже не только изъ идеалистическихъ стремленій человѣчества, но и властно диктуется реальными экономическими требованіями самой жизни.

На пути къ практическому осуществленію этой свѣтлой идеи, такое предпріятіе, какъ Китайская Восточная желѣзная дорога, основанная на совпаденіи правильно понятыхъ интересовъ двухъ сосѣднихъ, искони дружественныхъ народовъ Россіи и Китая, является крупнымъ завоеваніемъ открывающимъ человѣчеству самые радужные горизонты.

Однако, исторически-вѣрная и подсказанная самою логикою жизни идея не всегда получаетъ сразу надлежащую формальную и политическую трактовку; близорукія или своекорыстныя побужденія тѣхъ дѣятелей, которые капризомъ исторіи призываются осуществлять или проводить эту идею въ жизнь, нерѣдко искажаютъ ея подлинный, благородный и творческій ликъ, придавая несоотвѣтственную ея природѣ, одіозную окраску; но если идея, сама по себѣ, исторически вѣрна и отвѣчаетъ абсолютнымъ требованіямъ эпохи, она торжествуетъ quand même, несмотря на всѣ вольные или невольные грѣхи и ошибки ея недостойныхъ отдѣльныхъ служителей.

Такъ было и съ Китайской Восточной желѣзной дорогой. Съ первыхъ же дней ея постройки весь политическій и дипломатическій міръ недоброжелательной къ намъ Европы, вопреки завѣреніямъ такихъ государственныхъ людей, какъ графъ С. Ю. Витте или мудрый китайскій сановникъ Ли-хун-чжанъ, готовъ былъ видѣть въ строющейся дорогѣ лишь новое орудіе замаскированнаго военнаго и политическаго Drang'а со стороны самодержавной Россіи; отошедшее нынѣ въ область исторіи русское правительство открыто обвинялось въ авантюризмѣ, ошибочно ставились въ непосредственную причинную связь съ постройкой дороги такія печальныя событія, какъ стихійное движеніе боксеровъ и Русско-Японская война.

Во имя объективности и безпристрастія нельзя не признать, что много погрѣшностей и ошибокъ было допущено на протяженіи истекшихъ 25 лѣтъ отдѣльными, соприкасавшимися съ этимъ великимъ дѣломъ лицами, но общій фундаментъ былъ заложенъ правильно и прочно, а высшее руководство дорогой сразу же попало въ надежныя и вѣрныя руки.

Даже самое поверхностное ознакомленіе съ документальными данными, заключающимися въ предлагаемой вниманію читателей книгѣ, установитъ, какъ намъ кажется, правильную историческую перспективу въ комплексѣ сложныхъ политическихъ и международныхъ отношеній на Д. Востокѣ за истекшую четверть вѣка и дастъ возможность справедливо оцѣнить тѣ истинныя цѣли и намѣренія, которыми руководствовались иниціаторы и вдохновители этого крупнаго начинанія.

Прошло 25 лѣтъ со дня начала постройки, 25 лѣтъ исключительно тяжелыхъ и грозныхъ въ общемъ аспектѣ міровой исторіи.

Подъ грохотъ орудій великой европейской войны и ея болѣе мелкихъ, но многочисленныхъ предшественницъ радикально видоизмѣнилась политическая физіономія Европы, революціонные ураганы 1905 и 1917 г. г. въ Россіи и 1911 года въ Китаѣ въ корнѣ разрушили былой государственный укладъ этихъ странъ. Россія изнемогаетъ и понынѣ въ мучительныхъ поискахъ новыхъ формъ своего политическаго бытія, далекая пока отъ прежняго великодержавія.

Мы видимъ однако, что, несмотря на весь трагизмъ этихъ событій, дающій право истекшему двадцатипятилѣтію справедливо именоваться критической и поворотной эпохой въ исторіи человѣчества, Китайская Восточная ж. д. съ ея полосой отчужденія, подобно цвѣтущему мирному оазису, продолжаетъ крѣпнуть и развиваться, съ тою лишь разницей, что никто уже больше не связываетъ съ нею какихъ-либо несвойственныхъ природѣ транспортнаго предпріятія самостоятельныхъ политическихъ задачъ и стремленій.

Отпало все чуждое и наносное, осталась лишь здоровая абсолютная сущность могучаго фактора культуры и экономики; эту свою миссію дорога несетъ нынѣ съ великою честью, при дружныхъ и благородныхъ усиліяхъ ея современныхъ руководителей и всего служебнаго персонала; въ этомъ лежитъ залогъ ея дальнѣйшаго процвѣтанія и самаго свѣтлаго, мирнаго будущаго: въ Сѣверной Маньчжуріи открывается безпредѣльный просторъ общепризнанному китайскому колонизаторскому генію и русской возрожденной промышленности и культурѣ.

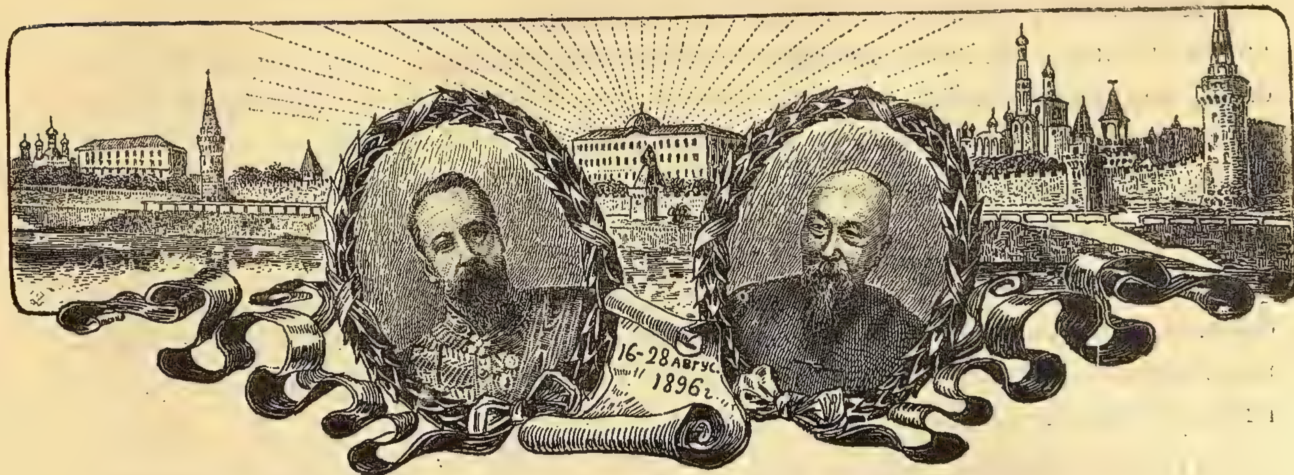
Цѣнность Китайской Восточной ж. д., какъ фактора прогресса, обрисуется особенно ярко и рельефно, если изъ теперешняго наряднаго Харбина, этой новой столицы Маньчжуріи, живущей полнымъ темпомъ крупнаго торговаго и умственнаго европейскаго центра, перенестись мысленно за 25 лѣтъ назадъ, къ тому времени, когда на пустынномъ берегу р. Сунгари или возлѣ полуразрушеннаго хунхузами китайскаго ханшиннаго завода въ такъ называемомъ Старомъ Харбинѣ появились первыя палатки и циновочные бараки отважныхъ и талантливыхъ строителей дороги.

Наблюдая шумную международную толпу на оживленныхъ улицахъ современнаго Харбина, любуясь многоэтажными зданіями новѣйшей архитектуры или тонущими въ зелени его садовъ и бульваровъ стильными коттеджами, слушая научныя лекціи, оперу или симфонію въ прекрасныхъ театрахъ и залахъ, вы невольно чувствуете, угадываете здѣсь, въ этой недавно игнорируемой всѣми пустынѣ, зародыши новой жизни, біеніе пульса особой, своеобразной культуры.

Здѣсь, въ этомъ естественномъ географическомъ пунктѣ сближенія трехъ великихъ народовъ Россіи, Китая и Японіи совершается нынѣ громадная зиждительная работа и хочется вѣрить, что отшумѣлъ уже навсегда военно-героическій пылъ, изжитъ періодъ взаимнаго недовѣрія и дальше пойдетъ спокойная, трезвая, солидарная работа на общую пользу всѣхъ заинтересованныхъ странъ.

Этой отрадной перспективой мы особенно охотно отмѣчаемъ моментъ вступленія Китайской Восточной ж. д. во второе двадцатипятилѣтіе ея существованія.

Надвигается новый періодъ исторіи, въ ея двери властно стучатся новыя политическія и общественныя силы, но можно смѣло утверждать, что Китайская Восточная ж. д. сохранитъ свое важное значеніе при всякихъ условіяхъ, во славу Россіи и Китая, старинная дружба которыхъ является живой исторической традиціей.



Глава I.

Нѣсколько словъ о постройкѣ Сибирской магистрали. С. Ю. Витте. Мотивы и цѣль постройки К. В. ж. д. Ходъ переговоровъ и Ли-Хун-Чжанъ. Русско-Китайскій Банкъ и О-во К. В. ж. д. Первый предсѣдатель Правленія О-ва, сановникъ Сюй-Дзинь-Ченъ. Главный инженеръ, А. І. Юговичъ и его помощникъ, С. В. Игнаціусъ.

Возникновеніе мысли о постройкѣ Китайской Восточной желѣзной дороги связано самымъ тѣснымъ образомъ съ сооруженіемъ Великаго Сибирскаго Пути. Еще въ восьмидесятыхъ годахъ минувшаго столѣтія среди многочисленныхъ варіантовъ сплошной желѣзнодорожной линіи черезъ Сибирь былъ извѣстенъ, между прочимъ, проектъ контръ-адмирала Копытова, подъ заглавіемъ: «О наивыгоднѣйшемъ направленіи магистральной и непрерывной всероссійской великой восточной желѣзной дороги». Проектъ этотъ, по которому предполагалось за Иркутскомъ вести дорогу на Кяхту и затѣмъ черезъ китайскіе предѣлы на Абагайтуй, Цицикаръ, Гиринъ и Нингуту до села Никольскаго въ Уссурійскомъ краѣ, былъ въ концѣ 1887 года предметомъ оживленныхъ дебатовъ въ Императорскомъ Русскомъ Техническомъ Обществѣ и разрабатывался особой комиссіей при этомъ обществѣ.

Въ то время и общественными кругами и правительствомъ вообще проявлялся самый живой интересъ къ Великому Сибирскому Пути; напомнимъ здѣсь вкратцѣ исторію его сооруженія.

Императоръ Александръ III, вскорѣ по вступленіи своемъ на престолъ, обратилъ особое вниманіе на этотъ вопросъ и еще въ маѣ 1882 года на журналѣ Комитета Министровъ о направленіи Сибирскаго Пути имъ была положена резолюція: «Изысканія произвести безотлагательно и разсмотрѣть въ Комитетѣ Министровъ для обсужденія направленія Сибирской магистральной линіи».

Изъ этой резолюціи можно было заключить, что Государь уже въ то время принялъ рѣшеніе провести сплошной рельсовый путь черезъ всю Сибирь, не ограничиваясь однимъ начальнымъ участкомъ въ предѣлахъ Европейской Россіи, уже начатымъ постройкою.

Во исполненіе этой резолюціи былъ произведенъ рядъ изысканій и собраны экономическія, техническія и другія данныя.

Въ концѣ 1886 года обсужденіе всѣхъ имѣющихся по вопросу о Сибирской желѣзной дорогѣ матеріаловъ было возложено на особое совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ А. А. Абаза. Совѣщаніе это пришло къ слѣдующимъ заключеніямъ:

«1) Обезпеченіе Сибири удобными сообщеніями составляетъ предметъ постоянныхъ заботъ Правительства, но малая населенность страны и громадность ея протяженія отъ Урала до Тихаго Океана являются крайне серьезными затрудненіями при рѣшеніи этого вопроса. Проведеніе желѣзной дороги черезъ Сибирь, требуя огромныхъ жертвъ отъ казны, не обѣщаетъ въ ближайшемъ будущемъ, при ограниченномъ торговомъ движеніи въ краѣ, положительныхъ выгодъ и можетъ окупиться лишь со временемъ. Но нельзя не признать, что въ общегосударственномъ и, въ особенности, въ стратегическомъ отношеніи, ускореніе нашихъ сообщеній съ отдаленнымъ востокомъ становится съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе неотложнымъ. По этому, не предрѣшая нынѣ самаго способа постройки, представлялось бы вполнѣ соотвѣтствующимъ безотлагательно приступить къ окончательнымъ изысканіямъ участковъ Сибирской дороги, наиболѣе важныхъ въ стратегическомъ отношеніи.

2) На ряду съ линіями Забайкальской и Иркутско-Томской, о постройкѣ которыхъ ходатайствуютъ сибирскія власти, представляется настоятельно необходимымъ озаботиться соединеніемъ желѣзною дорогою Владивостока съ р. Сунгари (притокомъ Амура) близъ озера Ханка, такъ какъ безъ этого нашъ портъ на Тихомъ океанѣ явится отрѣзаннымъ отъ удобныхъ сообщеній съ остальной Сибирью и лишеннымъ всякой базы».

Программу изысканій Совѣщаніе предоставило выработать подлежащимъ Министрамъ по взаимному соглашенію.

Въ дальнѣйшемъ, послѣ произведенныхъ новыхъ изысканій и цѣлаго ряда обсужденій, дѣло о Сибирской желѣзной дорогѣ вновь поступило въ Комитетъ Министровъ, который постановилъ:

1) Приступить въ 1891 году къ одновременной постройкѣ, какъ Уссурійской желѣзной дороги отъ Владивостока до станицы Графской, такъ и участка отъ Міасса до Челябинска;

俄皇尼闊來第二世陛下

Императоръ Николай II.

Emperor Nicolas II.

2) Въ томъ же году произвести изысканіе участковъ отъ Челябинска до Томска и отъ Графской до Хабаровска;

3) Всѣ работы производить непосредственнымъ распоряженіемъ казны, предоставивъ Министру Путей Сообщенія войти въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ о потребныхъ ассигнованіяхъ.

15-го и 21-го февраля 1891 года эти положенія Комитета Министровъ получили утвержденіе, а, вслѣдъ за тѣмъ, 11-го марта, послѣдовалъ рескриптъ на имя Наслѣдника, будущаго Государя Николая II, заканчивавшаго въ то время свое путешествіе по восточнымъ странамъ Азіи, слѣдующаго содержанія:

«Ваше Императорское Высочество.

Повелѣвъ нынѣ приступить къ постройкѣ сплошной, черезъ всю Сибирь желѣзной дороги, имѣющей соединить обильныя дарами природы сибирскія области съ сѣтью внутреннихъ рельсовыхъ сообщеній, Я поручаю Вамъ объявить таковую волю Мою по вступленіи Вашемъ вновь на русскую землю, послѣ обозрѣнія иноземныхъ странъ Востока.

Вмѣстѣ съ тѣмъ возлагаю на Васъ совершеніе во Владивостокѣ закладки разрѣшеннаго къ сооруженію за счетъ казны и непосредственнымъ распоряженіемъ правительства Уссурійскаго участка Великаго Сибирскаго рельсоваго пути. Знаменательное участіе Ваше въ начинаніи предпринимаемаго Мною сего истинно народнаго дѣла да послужитъ новымъ свидѣтельствомъ душевнаго Моего стремленія облегчить сношенія Сибири съ прочими частями Имперіи и тѣмъ явить сему краю, близкому Моему сердцу, живѣйшее Мое попеченіе о мирномъ его преуспѣяніи. Призывая благословеніе Господне на предстоящій Вамъ продолжительный путь по Россіи, пребываю искренно Васъ любящій Александръ».

Въ документѣ этомъ впервые объявлялось во всеобщее свѣдѣніе о «сплошной, черезъ всю Сибирь желѣзной дорогѣ» и о «Великомъ Сибирскомъ рельсовомъ пути».

19-го мая 1891 г. Наслѣдникомъ, Николаемъ Александровичемъ, лично была совершена во Владивостокѣ торжественная закладка Уссурійскаго участка будущей Сибирской желѣзной дороги.

Поставленный вскорѣ послѣ этихъ событій, а именно—30 августа 1892 г., во главѣ Министерства финансовъ, С. Ю. Витте представилъ 6 ноября того же года новый докладъ „О способахъ сооруженія Великаго Сибирскаго желѣзнодорожнаго пути“, гдѣ вмѣстѣ съ выясненіемъ всесторонняго значенія этого пути приводились и основанія для наиболѣе планомѣрнаго его осуществленія. По его же мысли возникъ вопросъ объ учре-

жденіи особаго Комитета Сибирской желѣзной дороги, что и было одобрено къ исполненію.

Высочайшимъ рескриптомъ 14 января 1893 г. на постъ Предсѣдателя Комитета Сибирской желѣзной дороги былъ призванъ Наслѣдникъ.

Рескриптъ этотъ гласилъ:

«Ваше Императорское Высочество.

Прибывъ послѣ дальняго плаванія въ предѣлы земли русской, Вы, согласно повелѣнію Моему, положили во Владивостокѣ, въ 19 день мая 1891 года, начало сооруженію предначертаннаго Мною сплошного Сибирскаго желѣзнодорожнаго пути. Нынѣ, назначая Васъ Предсѣдателемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги, Я поручаю Вамъ привести это дѣло мира и просвѣтительной задачи Россіи на Востокѣ къ концу. Да поможетъ Вамъ Всевышній осуществить предпріятіе, столь близко принимаемое Мною къ сердцу, совмѣстно съ тѣми предположеніями, которыя должны способствовать заселенію и промышленному развитію Сибири. Твердо вѣрю, что Вы оправдаете надежды мои и дорогой Россіи. Искренно, отъ всей души любящій Васъ Александръ».

15 января 1893 года послѣдовало учрежденіе должности Вице-Предсѣдателя Комитета Сибирской желѣзной дороги съ назначеніемъ на нее П. Х. Бунге; завѣдываніе дѣлами этого Комитета было возложено на А. Н. Куломзина, Управляющаго Дѣлами Комитета Министровъ.

Первое засѣданіе Сибирскаго Комитета состоялось 10 февраля 1893 г.

Постройка Сибирской желѣзной дороги съ этого времени стала развиваться вполнѣ успѣшно и уже въ 1894 и 1895 годахъ весьма остро всталъ вопросъ о наиболѣе цѣлесообразномъ направленіи ея конечнаго участка на Д. Востокѣ.

Вопросомъ этимъ особенно заинтересовался С. Ю. Витте, который, занявъ послѣ непродолжительнаго пребыванія во главѣ Министерства Путей Сообщенія (1892 г.) постъ Министра Финансовъ, не оставилъ наблюденія за желѣзнодорожными вопросами и оказывалъ на нихъ исключительное вліяніе. Смѣлый проектъ контръ-адмирала Копытова о проведеніи Сибирской магистрали по китайскимъ владѣніямъ еще раньше остановилъ на себѣ вниманіе С. Ю. Витте.

Дальнѣйшая исторія сооруженія, какъ всего Сибирскаго рельсоваго пути, такъ и въ особенности—Китайской Восточной жел. дор. настолько тѣсно связана съ именемъ С. Ю. Витте, что представляется умѣстнымъ привести здѣсь хотя бы самое краткое описаніе жизни и трудовъ этого крупнѣйшаго русскаго государственнаго дѣятеля послѣдняго времени.

清光緒皇帝 陛下

Императоръ Гуанъ Сюй.

Emperor Kwang Hsu.

Статсъ-Секретарь, Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ, графъ Сергѣй Юльевичъ Витте, потомственный дворянинъ Псковской губ., родился 17-го іюня 1849 года, въ Тифлисѣ. По выдержаніи экзамена въ Кишиневской гимназіи, онъ поступилъ въ 1866 г. въ Новороссійскій университетъ, въ которомъ прослушалъ курсъ физико-математическихъ наукъ и, послѣ представленія диссертаціи на тему: „Выясненіе понятій о предѣлахъ", получилъ въ 1870 г. степень кандидата этихъ наукъ. Поступивъ въ томъ же году на службу въ Управленіе Одесской желѣзной дороги, находившейся въ то время въ эксплоатаціи казны, С. Ю. Витте состоялъ вмѣстѣ съ тѣмъ, съ 1-го іюля 1871 г. по 1-е марта 1874 г., чиновникомъ Канцеляріи Новороссійскаго и Бессарабскаго генералъ-губернатора, а 9-го іюня 1874 года былъ причисленъ къ Департаменту Общихъ Дѣлъ Министерства Путей Сообщенія. Черезъ три года Сергѣй Юльевичъ оставилъ коронную службу и всецѣло посвятилъ себя желѣзнодорожному дѣлу.

Во время Русско-Турецкой войны 1877—1878 г.г., завѣдывая движеніемъ на Одесской дорогѣ, онъ выполнилъ усиленную перевозку войскъ и военныхъ грузовъ, за что былъ удостоенъ Высочайшей благодарности.

Въ 1879 г. С. Ю. Витте, избранный передъ тѣмъ почетнымъ мировымъ судьей по г. Одессѣ, вновь перешелъ на службу въ Петербургъ, гдѣ занялъ мѣсто Завѣдывающаго эксплоатаціоннымъ отдѣленіемъ Правленія Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. По его почину въ 1880 году впервые примѣнена на практикѣ Юго-Западными желѣзными дорогами выдача ссудъ подъ хлѣбные грузы. Около того же времени онъ былъ приглашенъ участвовать въ трудахъ комиссіи, подъ предсѣдательствомъ графа Баранова, по изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи; одинъ изъ томовъ работъ этой комиссіи („Исторія и дѣятельность съѣздовъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ") составленъ С. Ю. Витте и имъ же выработанъ общій Уставъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, изданіемъ котораго завершились въ 1885 году работы упомянутой Комиссіи. Въ 1886 году Сергѣю Юльевичу было поручено исполнять должность Управляющаго Юго-Западными желѣзными дорогами. Къ періоду дѣятельности С. Ю. Витте въ области желѣзнодорожнаго дѣла относятся напечатан-

ныя имъ въ разныхъ повременныхъ изданіяхъ статьи по спеціальнымъ желѣзнодорожнымъ, а также экономическимъ вопросамъ. Ему же принадлежитъ, между прочимъ, и первое на русскомъ языкѣ научное изслѣдованіе по тарифамъ. 15 февраля 1892 г. С. Ю. Витте былъ назначенъ Управляющимъ Министерствомъ Путей Сообщенія, а 30-го августа того же года ему Высочайше повелѣно быть Управляющимъ Министерствомъ Финансовъ. Съ 1893 года Сергѣй Юльевичъ состоялъ также почетнымъ членомъ Императорской Академіи Наукъ. Въ 1896 году онъ получилъ званіе Статсъ-Секретаря. Дальнѣйшая государственная дѣятельность С. Ю. Витте общеизвѣстна: въ августѣ 1903 года онъ былъ освобожденъ отъ должности Министра Финансовъ и назначенъ Предсѣдателемъ Комитета Министровъ; въ августѣ 1905 года на него было возложено веденіе переговоровъ съ Японіей. По заключеніи мира въ Портсмутѣ, С. Ю. Витте возведенъ въ графское достоинство. Послѣ изданія манифеста 17 октября 1905 года, С. Ю. Витте, инціаторъ и составитель этого манифеста, былъ назначенъ Предсѣдателемъ Совѣта Министровъ, каковой постъ онъ покинулъ, съ назначеніемъ въ реформированный Государственный Совѣтъ, за нѣсколько дней до открытія 1-й Государственной Думы.

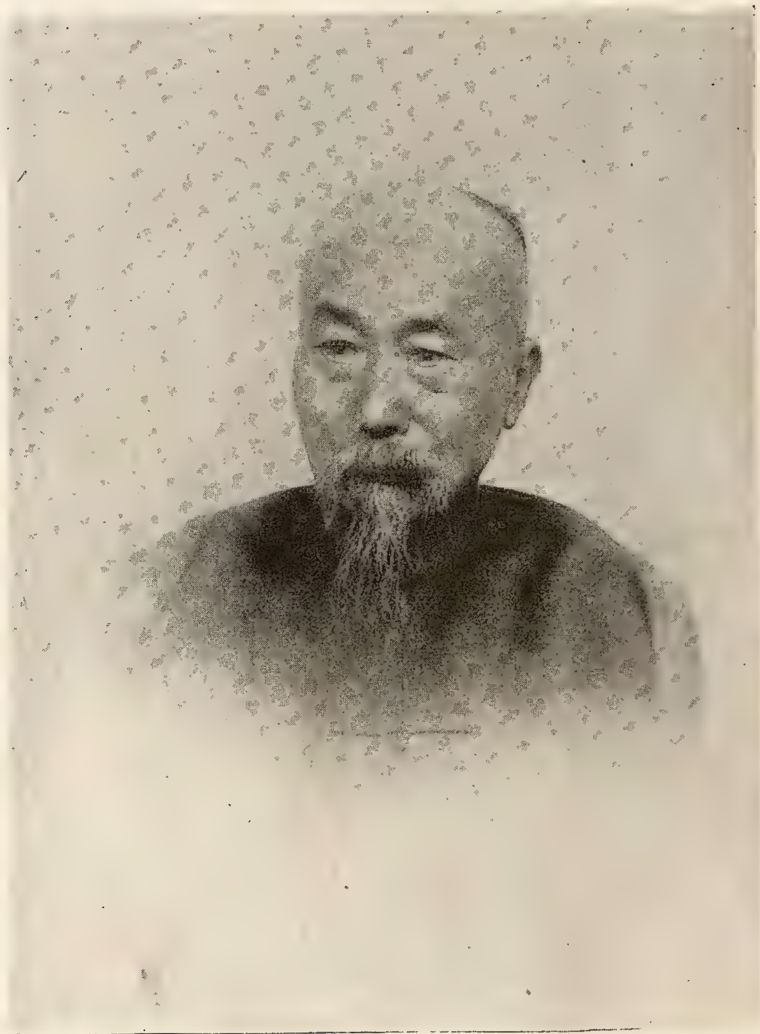
Скончался С. Ю. Витте въ ночь на 26 февраля 1915 г., въ Петроградѣ.

Такова въ главнѣйшихъ чертахъ внѣшняя сторона жизни и государственной дѣятельности С. Ю. Витте. Однако, никакая, отдѣльно взятая, оффиціальная біографія не въ состояніи сама по себѣ передать и освѣтить то исключительное значеніе, которое имѣлъ Витте для современной ему Россіи.

Съ его смертью съ арены русской жизни сошла исключительная творческая сила; графу Витте не пришлось дать родинѣ все, что онъ могъ и стремился дать и дарованія его обречены были на тягостное для его натуры бездѣйствіе еще задолго до кончины.

Лишь немного болѣе десяти лѣтъ С. Ю. Витте стоялъ у источника власти, но и за этотъ короткій періодъ онъ успѣлъ создать цѣлую эпоху въ развитіи русской жизни. Къ какой бы отрасли онъ ни прикасался,—она начинала жить новой жизнью, обрѣтала новые пути и новыя возможности, надолго опредѣлявшія ея дальнѣйшій ростъ и преуспѣваніе.

Свою полную оцѣнку личность графа Витте, этого замѣчательнѣйшаго государственнаго дѣятеля двухъ послѣднихъ царствованій, найдетъ лишь въ будущемъ, на страницахъ исторіи.



北洋大臣 李鴻章

Чжилiйскiй Вице-Король Ли Хун-чжанъ.

Li Hung Chang, Vice-Roy of Chihli.

Но отчасти, цѣнные источники для его характеристики встрѣчаемъ уже и теперь въ посвященныхъ его памяти прекрасныхъ статьяхъ П. Б. Струве („Человѣкъ, отмѣченный государственнымъ призваніемъ") и проф. Максима Ковалевскаго („Памяти творца манифеста 17 октября").

Въ первой изъ этихъ статей П. Струве пишетъ: „Въ исторіи русскаго управленія мало фигуръ можно поставить рядомъ съ Витте и одного только человѣка можно поставить выше его—Сперанскаго, но и то не по личной даровитости, которою Витте превосходилъ всѣхъ русскихъ государственныхъ дѣятелей, облеченныхъ властью, начиная съ Александровской эпохи и кончая нашими днями. Витте былъ, несомнѣнно, геніальнымъ государственнымъ дѣятелемъ, какъ бы не оцѣнивать его нравственную личность, его образованность и даже—результаты его дѣятельности. Его способность понимать самые трудные государственные вопросы, находить самыя разумныя рѣшенія въ запутанныхъ областяхъ управленія, выбирать нужныхъ людей—была выраженіемъ геніальной интуиціи прирожденнаго государственнаго дѣятеля и администратора, а вовсе не опыта и никакого-либо „знанія". Его тяготѣніе къ наукѣ и ученымъ, его широко либеральная оцѣнка высшаго образованія, памятникомъ которой навсегда останутся Политехническіе институты, были актомъ геніальнаго инстинкта человѣка, который самъ всегда стоялъ внѣ науки и былъ ей глубоко чуждъ".

Слѣдующими, еще болѣе сильными штрихами характеризуетъ С. Ю. Витте Максимъ Ковалевскій.

„Отошедшій отъ насъ такъ внезапно государственный дѣятель вписалъ не одну страницу въ новѣйшую исторію Россіи. Сравнить его можно развѣ лишь съ такими государственными людьми прошлаго, какъ Сперанскій, Киселевъ и ближайшіе сподвижники Царя-Освободителя. Сходство, разумѣется, касается лишь широты размаха. Каждый шелъ своей дорогой и имѣлъ свою болѣе или менѣе опредѣленно проводимую программу. Витте, какъ я его понимаю, былъ прежде всего горячій патріотъ. Онъ озабоченъ былъ одной мыслью о силѣ, величіи и матеріальномъ богатствѣ Россіи. Вопросы консерватизма или либерализма, сохраненіе бюрократическаго, или введеніе, наоборотъ, представительнаго строя, имѣли въ его глазахъ второстепенное значеніе. Онъ интересовался ими настолько, насколько они служили средствомъ къ обезпеченію никогда не терявшейся имъ изъ вида цѣли—могущества и роста Россіи.

Надѣленный желѣзной волею и властный по темпераменту, Витте шелъ на опытъ свободныхъ порядковъ и дебатирующихъ камеръ, такъ сказать, «скрѣпя сердце». Всѣ знали о его ближайшемъ участіи въ подготовкѣ манифеста 17 октября, всѣ помнятъ сопровождавшій его призывъ къ созданію

солидарнаго правительства, но не многимъ, можетъ быть, извѣстно, что Сергѣй Юльевичъ, ища исхода изъ той смуты, которая была вызвана неудачной войной съ Японіей и долго сдерживаемымъ недовольствомъ той политикой, высшимъ выразителемъ которой былъ Плеве, не сразу остановился на мысли о необходимости перехода къ представительнымъ порядкамъ.

Витте былъ прекраснымъ діагностомъ и потому заблаговременно давалъ себѣ отчетъ въ томъ, какія послѣдствія можетъ имѣть и агрессивная политика на Дальнемъ Востокѣ, и та открытая вражда съ обществомъ, какая предшествовала крупному перевороту въ сторону обновленнаго строя. Онъ не сочувствовалъ Русско-Японской войнѣ и открыто враждовалъ съ тѣми, кто изъ коммерческаго, въ сущности, предпріятія на Ялу создалъ столкновеніе двухъ имперій.

Мнѣ пришлось заглянуть въ его рукописные мемуары, пестрящіе выдержками изъ оффиціальныхъ документовъ и его личныхъ докладовъ и донесеній. Трудно вынести изъ нихъ другое впечатлѣніе, кромѣ того, что, рискуя своей карьерой, Витте упорно проводилъ мысль о миролюбивой политикѣ столь же по отношенію къ русскому обществу, какъ и къ надвигающемуся врагу на Востокѣ".

Какъ сказано выше, еще въ бытность Министромъ Путей Сообщенія, С. Ю. Витте весьма заинтересовался вопросомъ о наиболѣе цѣлесообразномъ направленіи конечнаго участка транссибирской линіи.

При громадности разстоянія отъ Урала до Тихаго Океана было вполнѣ естественнымъ искать кратчайшаго пути, въ обходъ той дуги, которую этотъ путь долженъ былъ бы образовать къ сѣверу, по Амуру, при проведеніи дороги по русской территоріи, не говоря уже о неизмѣримо большей технической затруднительности, а, слѣдовательно, и дороговизнѣ такой постройки. При первоначальномъ проектированіи направленія великой Сибирской желѣзной дороги, однако, предполагалось, что путь этотъ пройдетъ отъ Читы черезъ Срѣтенскъ, по берегу рѣки Шилки, на Покровскую и далѣе, по сѣверному берегу Амура, на Хабаровскъ, на соединеніе съ Уссурійской желѣзной дорогой. Но результаты изысканій, произведенныхъ въ этомъ направленіи, показали, что постройка Забайкальской желѣзной дороги отъ Срѣтенска до ст. Покровской, а равно и Амурской линіи, въ особенности—западнаго ея участка, представила бы громадныя техническія трудности, вызываемыя горнымъ характеромъ мѣстности, находившейся, къ тому же, въ чрезвычайно невыгодныхъ физическихъ условіяхъ. При столь тяжелой обстановкѣ сооруженія и эксплоатаціи Амурской линіи, финансовое положеніе оставалось бы всегда неблагопріятнымъ и, за отсутствіемъ мѣстнаго

財政總長 維德

Сергѣй Юліевичъ Витте,
Министръ Финансовъ.

Count S. J. Witte.
Minister of Finance.

движенія, источникомъ для покрытія эксплоатаціонныхъ расходовъ по ней служилъ бы лишь доходъ отъ транзитнаго движенія. Но и какъ транзитный путь, Амурская линія, въ связи съ Уссурійской дорогой, имѣла бы существенные недостатки: слѣдуя по долинѣ Амура, она дѣлала значительный изгибъ къ сѣверу и встрѣтила бы Уссурійскую дорогу у Хабаровска, почти подъ прямымъ угломъ, вслѣдствіе чего великая Сибирская желѣзная дорога, получивъ характеръ ломаной линіи, значительно уклонилась бы отъ кратчайшаго направленія. Такъ какъ дорога эта представляетъ собою міровой путь черезъ материкъ Азіи, то, въ виду соперничества существующихъ океанскихъ путей (вокругъ южной оконечности Азіи и черезъ Сѣверную Америку), а также въ виду возможнаго въ будущемъ сооруженія новыхъ транзитныхъ путей черезъ тотъ же материкъ, представлялось необходимымъ чтобы Сибирская желѣзная дорога наименѣе уклонялась отъ кратчайшаго направленія, чего возможно было достигнуть лишь путемъ направленія ея отъ Читы на Владивостокъ, черезъ Маньчжурію.

Произведенныя въ 1895 году по инціативѣ Министерства Путей Сообщенія*) рекогносцировочныя изслѣдованія означеннаго предварительнаго направленія показали, что, въ случаѣ избранія маньчжурскаго направленія, общая длина Сибирской магистрали уменьшится на 600 верстъ и, слѣдовательно, значительно сократится и удешевится пробѣгъ транзитныхъ грузовъ, по сравненію съ Амурскимъ направленіемъ. Кромѣ того, Маньчжурское направленіе, проходя южнѣе Амурскаго, мѣстами до 600 верстъ, въ мѣстности, отличающейся гораздо лучшимъ климатомъ и несравненно большею производительностью почвы, имѣло еще то преимущество передъ Амурскимъ, что пересѣкаемая имъ долина рѣки Сунгари производитъ въ изобиліи хлѣбъ, которымъ, несмотря на всѣ до тѣхъ поръ существовавшія затрудненія для судоходства по Сунгари, отчасти снабжался нашъ Пріамурскій край. Затѣмъ, линія желѣзной дороги по Маньчжурскому направленію проходила бы въ значительномъ разстояніи отъ рѣки Амура, которая вслѣдствіе этого не могла конкурировать съ желѣзной дорогой и при такомъ направленіи послѣдней ни мало не теряла своего значенія, какъ наиболѣе дешевый путь сообщенія въ Пріамурскомъ краѣ. Наконецъ, въ случаѣ проведенія въ будущемъ вѣтвей отъ Сибирской магистрали вглубь Китая, при Амурскомъ направленіи ихъ пришлось бы строить гораздо большаго протяженія, нежели въ томъ случаѣ, если вѣтви будутъ проводиться отъ Маньчжурской линіи, причемъ въ первомъ случаѣ надлежало бы пересѣкать Амуръ желѣзными мостами, стоющими весьма дорого. Помимо этого, избраніе Маньчжурскаго направленія давало возможность соединить Влади-

*) Экспедиціи инж. Свіягина и Андріанова— см. главу объ изысканіяхъ.

востокъ съ Европейской Россіей двумя паровыми путями: однимъ,—непосредственно желѣзнодорожнымъ, черезъ Маньчжурію и другимъ—черезъ посредство рѣки Амуръ, Уссурійской желѣзной дороги и Срѣтенскаго участка Забайкальской дороги,—что представляло существенныя удобства. Такимъ образомъ, какъ въ отношеніи строительномъ и эксплоатаціонномъ, такъ и въ отношеніи экономическомъ, Маньчжурское направленіе имѣло значительныя выгоды передъ Амурскимъ.

Большимъ сторонникомъ Маньчжурскаго направленія дальневосточнаго участка Сибирской магистрали и явился С. Ю. Витте.

Въ особой его запискѣ еще въ 1892 году вскользь упоминалось, что Сибирская желѣзная дорога настолько приближается (въ Забайкальѣ) къ китайской границѣ, что является возможность, съ помощью вѣтви въ китайскіе предѣлы, завязать непосредственный торговый обмѣнъ съ внутренними, весьма населенными провинціями Китая. «Постройка такой вѣтви», по мнѣнію С. Ю. Витте, «не могла встрѣтить серьезныхъ препятствій въ ближайшемъ будущемъ, а въ этомъ случаѣ наши торговые обороты съ Китаемъ стали бы расширяться очень успѣшно, обезпечивая въ то же время увеличеніе доходности магистральной Сибирской линіи и усиливая наше значеніе въ международной торговлѣ».

Не воспроизводя здѣсь, въ интересахъ краткости, всю детальную мотивировку со стороны С. Ю. Витте предпочтительности Маньчжурскаго направленія передъ Амурскимъ, мы особенно подчеркиваемъ лишь вторую часть приведенной выше текстуальной выдержки изъ упомянутой его записки, которая свидѣтельствуетъ, что С. Ю. Витте при созданіи Китайской Восточной ж. д. былъ далекъ отъ агрессивныхъ идей или великодержавнаго нажима, а разсматривалъ будущую дорогу лишь какъ обоюдно выгодное для обоихъ дружественныхъ сосѣднихъ народовъ транзитное коммерческое предпріятіе. Этому своему взгляду С. Ю. Витте оставался послѣдовательно вѣренъ до конца и не его вина, если не всѣ съ его точкою зрѣнія считались, что впослѣдствіи въ значительной мѣрѣ обусловило такія печальныя въ жизни молодой дороги событія, какъ боксерское возстаніе 1900 года и Русско-Японская война 1904—1905 г.г.

Исторія и послѣдствія этихъ событій для Россіи еще свѣжи у всѣхъ въ памяти; подробному ихъ описанію посвященъ фундаментальный трудъ Б. Б. Глинскаго: «Прологъ Русско-Японской войны» (Истор. Вѣстникъ 1914 г.), обильно снабженный выписками изъ оффиціальныхъ актовъ и документовъ. Книга эта послужитъ и для насъ цѣннымъ источникомъ, къ которому мы неоднократно обратимся въ настоящемъ историческомъ обзорѣ.

許景澄

東省鐵路公司首任督辦自一八九七年一月十一日起
至一九〇〇年七月二十八日止

Сюй Цзин-чэнь,

Предсѣдатель Правленія О-ва Кит. Вост. жел. дороги
11 января 1897 г.—28 іюля 1900 г.

Hsu Ching Cheng,

President of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company, from the 11-th January, 1897, to the 28-th Luly, 1900.

Главнѣйшіе моменты переговоровъ о постройкѣ Китайской Восточной желѣзной дороги представляются въ слѣдующемъ видѣ.

На 14-ое мая 1896 года была назначена коронація Императора Николая II-го, и китайское правительство, благодарное Россіи за только что оказанныя ему дружескія услуги при заключеніи Симоносекскаго мира съ Японіей и по выплатѣ ей же контрибуціи, избрало для присутствованія на этомъ торжествѣ особо важнаго сановника 1-го класса, именно—бывшаго генералъ-губернатора Чжилійской провинціи, Ли-Хун-Чжана. Этимъ обстоятельствомъ, которому, какъ Китаемъ, такъ и державами придавалось большое значеніе, рѣшено было воспользоваться для начатія оффиціальныхъ переговоровъ*) о согласіи китайскаго правительства на проведеніе проектированной желѣзной дороги по маньчжурской территоріи.

Ли-Хун-Чжанъ—одинъ изъ самыхъ выдающихся государственныхъ дѣятелей Китая, «китайскій Бисмаркъ», какъ нѣкоторые его называютъ, родился въ 1823 году, въ семьѣ бѣднаго китайскаго чиновника, въ одной изъ южныхъ провинцій Китая. Получилъ китайское классическое образованіе и 24 лѣтъ былъ удостоенъ уже степени академика Хань-линъ. Во времена такъ называемаго возстанія Тайпинговъ принималъ дѣятельное участіе въ усмиреніи возставшихъ противъ Маньчжурской династіи. Въ 1862 году уже занималъ постъ губернатора провинціи Цзян-су. Въ 1864—1870 г.г. онъ состоитъ вице-королемъ южной столицы Китая—Нанкина и генералъ-губернаторомъ двухъ провинцій: Цзянсу и Чжэцзянъ. Съ 1870 г. управляетъ Чжилійской провинціей и съ этихъ поръ принимаетъ самое близкое участіе въ важнѣйшихъ событіяхъ въ Китаѣ. Въ 1884 г. онъ заключилъ конвенцію съ Франціей о Тонкинѣ, въ 1895 г.—подписалъ съ Японіей Симоносекскій миръ. Въ 1896 г. Ли-Хун-Чжанъ, запасшись на всякій случай гробомъ, совершилъ большое путешествіе по Европѣ и Америкѣ, причемъ всюду ему было оказано исключительное вниманіе. Въ теченіе 1896—1898 г.г. онъ состоялъ министромъ иностранныхъ дѣлъ; въ 1898 г. былъ назначенъ вице-королемъ въ Кантонѣ. Въ 1900—1901 г.г., послѣ боксерскаго движенія, онъ руководилъ мирными переговорами Китая съ европейскими державами.

*) Переговорамъ 1896 года предшествовала такъ называемая „конвенція Кассини", тогдашняго русскаго посланника въ Пекинѣ. Текстъ этой секретной конвенціи, весьма выгодной для Россіи, былъ даже опубликованъ въ англійскихъ газетахъ Д. Востока въ октябрѣ 1896 года. Его можно найти въ книгѣ Henri Cordier «Histoire des relations de la Chine avec les Puissances Occidentales». Однако, соглашеніе это не получило оффиціальнаго оформленія.

Скончался Ли-Хун-Чжанъ 27 сентября 1902 года, на 78 году отъ рожденія.

Далеко не благожелательно настроенный по отношенію къ Ли-Хун-Чжан'у, видный китайскій писатель, Лян-Ци-Чао, въ своей извѣстной книгѣ «Ли-Хун-Чжанъ или политическая исторія Китая за послѣдніе 40 лѣтъ» характеризуетъ личность и дѣятельность этого сановника въ слѣдующихъ выраженіяхъ:

«Ли-Хун-Чжанъ былъ преданный слуга своему государю, ученый, полководецъ, администраторъ, дипломатъ. Съ эпохи троецарствія въ Китаѣ было только одно лицо, вполнѣ совмѣстившее въ себѣ эти 5 талантовъ и пользующееся потому вѣчной признательностью потомства—это маркизъ Чжу-Ге-Мянъ. Ли-Хун-Чжанъ превосходилъ его количествомъ энергіи и силъ, находившихся въ его распоряженіи, но уступалъ въ умѣніи заслуживать довѣріе своего монарха. Ли-Хун-Чжанъ былъ человѣкъ дѣла и не любилъ лишнихъ разговоровъ, не выносилъ пустой популярности.

За исключеніемъ Юаньшикая изъ среды современныхъ государственныхъ дѣятелей трудно найти преемника, достойнаго славы и талантовъ Ли-Хун-Чжан'а» (Писано въ 1905 году).

По поводу смерти Ли-Хун-Чжана японскій журналистъ Такудони писалъ: «Умеръ Ли-Хун-Чжанъ, китайская знаменитость. На политическомъ горизонтѣ Восточнаго моря неизбѣжно нависнутъ мрачныя тучи и не одно только Дайцинское правительство почувствуетъ утрату этой центральной фигуры, этого главнаго столпа имперіи».

Политическая дѣятельность Ли-Хун-Чжана далеко не всегда сопровождалась удачами и успѣхомъ. Историческое ея значеніе представляется не выясненнымъ; его реформы не имѣли въ виду усовершенствованія политическаго строя въ Китаѣ, но одно можно признать безспорнымъ, что по своимъ взглядамъ и по своей работѣ онъ былъ на цѣлую голову выше тѣхъ, кто на него нападалъ.

Когда извѣстіе о смерти Ли-Хун-Чжана было передано по телеграфу во временное мѣстопребываніе двора въ Сианьфу (въ окрестностяхъ Пекина), Императоръ и Императрица были потрясены. Въ ближайшіе дни былъ обнародованъ слѣдующій Высочайшій актъ:

«Мы, Императоръ, съ соизволенія Ея Величества Императрицы-Матери всенародно объявляемъ, что усопшій Государственный Секретарь, Сунійскій баронъ, Чжилійскій генералъ-губернаторъ Ли-Хун-Чжанъ духомъ своимъ и мудростью безгранично великъ, таланты его неисчерпаемо разнообразны.

Старый, вѣрный слуга своего отечества, онъ неустанно думалъ о немъ и заботы его были преисполнены серьезности и сознанія ихъ важности.

督辦東省鐵路公司事宜 郭宗熙 任期 自一九一七年十二月十六日 至一九一九年八月十五日

Го Цзун-си,

Предсѣдатель Правленія О-ва Кит. Вост. жел. дор.
16 дек. 1917 г.—15 авг. 1919 г.

Kuo Tsung-Hai,

President of the Board of Directors of tne Chinese Eastern Railway Company from the 16-th December 1917 to the 15-th August 1919.

Когда въ минувшемъ году произошли смуты въ столицѣ, Мы спеціально послали Нашего Государственнаго Секретаря, облеченнаго званіемъ полномочнаго министра, для заключенія мирныхъ условій съ посланниками всѣхъ державъ и все, что нужно было рѣшить, онъ рѣшилъ безукоризненно.

И тогда Мы поставили себѣ цѣлью возвеличить его заслуги необычайными милостями, какъ только все прійдетъ въ свой обычный порядокъ.

Теперь до слуха Нашего неожиданно дошла вѣсть о его кончинѣ. Мы потрясены чувствомъ глубокой скорби.

Ли-Хун-Чжанъ! Вотъ Наша первая милость къ тебѣ: пусть по обычаю Государственныхъ Секретарей, актъ этотъ будетъ тебѣ наградой. Сверхъ того, да будетъ положено на гробъ твой молитвенное покрывало Толо.

И пусть будетъ тебѣ по смерти имя „Вен-Чжунъ" (безупречный и преданный). Пусть будетъ тебѣ вслѣдъ даровано званіе „Тай-Фу" (Великаго Наставника) и титулъ маркиза I-ой степени. Имя же твое да внесется въ храмъ Санлянсы. Быть по сему».

Возвращаясь къ исторіи московскихъ переговоровъ, необходимо отмѣтить, что изъ ранѣе ведшихся съ Китаемъ сношеній по этому же вопросу (меморандумъ кн. Лобанова-Ростовскаго) и ихъ освѣщенія въ китайской печати («Синь-венъ-бао») можно было заключить, что предложеніе Россіи о проведеніи желѣзной дороги черезъ китайскую территорію и даже о предоставленіи ей порта для стоянки военныхъ судовъ представлялось въ глазахъ китайцевъ, интересовавшихся политикой, вполнѣ естественнымъ и понятнымъ, хотя и требующимъ при рѣшеніи большого вниманія и необходимой осторожности.

Свое благопріятное отношеніе къ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ китайцы сохранили и въ дальнѣйшемъ. Въ подтвержденіе приводимъ слѣдующую выдержку изъ относящейся къ 1905 году статьи извѣстнаго китайскаго писателя Чжан-Чжин-Гун'а, послужившей предисловіемъ къ цитированной выше книгѣ Лян-Ци-Чао о Ли-Хун-Чжанѣ:

«Съ постройкой Великой Сибирской желѣзной дороги и Маньчжурской вѣтви Россія приблизилась къ намъ больше, чѣмъ вдвое, сравнительно съ другими западными державами и надо было твердо надѣяться, что съ этихъ поръ взаимныя отношенія двухъ великихъ народовъ станутъ еще лучше.

Россія—нашъ старый сосѣдъ. Въ исторіи можно найти не мало доказательствъ взаимной дружбы; оффиціальныхъ же доказательствъ вражды пока не нашлось. Но ни для кого не секретъ, что народы Дальняго Во-

стока опасаются Россіи, напуганные тенденціознымъ освѣщеніемъ ея историческаго прошлаго... Я вижу, что нашъ взглядъ на отношенія Россіи къ сосѣдямъ односторонень: вѣдь, историческія стремленія не безграничны и имѣютъ вполнѣ опредѣленную цѣль. Разъ она достигнута, всѣ силы идутъ на развитіе внутренней жизни государства, на то, чтобы переварить достигнутое. Нельзя, по моему мнѣнію, смотрѣть на букву историческихъ событій; надо помнить разъ навсегда, что теперешнее положеніе совсѣмъ не похоже на прежнее.

Нить, которая теперь связала два народа, слишкомъ крѣпка, чтобы даже небольшое движеніе одного не отразилось на другомъ, благополучіе одного становится въ зависимость отъ благополучія другого, промахи и несчастья одного гибельно отразятся и на другомъ. «За промахъ въ политикѣ, совершенный дѣятелемъ могущественной державы, расплачиваются не сейчасъ же, но, какъ общее правило, въ концѣ концовъ расплата неизбѣжна» сказалъ Бисмаркъ».

Таковъ же былъ взглядъ на значеніе К. В. ж. д. и у другихъ представителей китайской интеллигенціи.

Тѣмъ не менѣе, упомянутая выше „осторожность" Ли-Хунъ-Чжана повела къ тому, что по прибытіи въ Москву на торжества коронаціи, онъ первоначально категорически заявилъ, что, въ виду особаго политическаго положенія Китая, на предоставленіе концессіи на постройку желѣзной дороги непосредственно русскому правительству нѣтъ никакой надежды. Только послѣ весьма длительныхъ переговоровъ*) намѣчены были главнѣйшія основанія для соглашенія, которое и было, наконецъ, выработано въ формѣ особой конвенціи, вошедшей въ составъ Московскаго договора, заключеннаго между Россіей и Китаемъ 22 мая того же 1896 г. и особаго соглашенія съ Правленіемъ Русско-Китайскаго Банка отъ 18 мая того же года.

Такъ какъ въ дальнѣйшемъ изложеніи намъ неизбѣжно придется соприкасаться съ дѣятельностью Русско-Китайскаго, впослѣдствіи—Русско-Азіатскаго Банка, то необходимо теперь же, хотя бы въ самыхъ кратких словахъ, выяснить сущность этого финансоваго учрежденія и характеръ его участія въ излагаемыхъ событіяхъ.

Учрежденіе Русско-Китайскаго Банка**), основаннаго въ концѣ 1895 г., явилось однимъ изъ естественныхъ послѣдствій заключенія китайскаго займа, выпущеннаго въ іюлѣ того же года. Русское правительство полагало, что оказанная имъ Пекинскому кабинету энергичная поддержка, благодаря которой послѣдній смогъ получить на выгодныхъ условіяхъ денеж-

*) Подробности этихъ переговоровъ см. Прилож. I.—«Мемуары гр. Витте».

**) См. Прилож. II-ое—„Уст. Русско-Кит. Банка."

督辦東省鐵路公司事宜 鮑貴卿 任期
自一九一九年八月十六日
至一九二〇年五月卅一日

Бао Гуй-цинъ,

Предсѣдатель Правленія О-ва К. В. ж. д.
16 авг. 1919 г.—31 мая 1920 г.

Pao Kuci-Ching,

President of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company from the 16-th August 1919 to the 31-st May 1920.

ный фондъ, необходимый для хотя бы частичной уплаты военныхъ издержекъ Японіи, расположила въ нашу пользу не только китайскія власти, но и всю націю.

Становясь на эту точку зрѣнія и имѣя въ виду воспользоваться такимъ благопріятнымъ положеніемъ, наше правительство и предложило русскимъ финансистамъ основать банкъ, предназначенный содѣйствовать развитію нашихъ финансовыхъ, коммерческихъ и промышленныхъ отношеній съ Китаемъ.

Было рѣшено привлечь къ этому дѣлу также крупныя кредитныя учрежденія Франціи, которыя принимали участіе въ реализаціи китайскаго займа.

Эти банки охотно откликнулись на призывъ, полагая, что такое предложеніе вполнѣ отвѣчаетъ интересамъ Франціи на Д. Востокѣ.

Въ связи съ этимъ между основателями Русско-Китайскаго Банка фигурируютъ: La Banque de Paris et des Pays-Bas, Le Comptoir National d'escompte de Paris, Le Crédit Lyonnais, M. M. Hottinguer et C-ie.

Одними изъ первыхъ подписчиковъ явились также: La Société générale, Le Credit industriel et commercial, M. M. Mallet fréres et C-ie, M. M. Vernes et C-ie, M. M. de Neutzlin et C-ie и другіе.

Приняли также участіе въ основаніи Русско-Китайскаго Банка 5 главныхъ торговыхъ домовъ Ліона и Марселя.

Капиталъ банка былъ первоначально опредѣленъ въ 6.000.000 руб. или около 24.000.000 франковъ. Въ 1897 г. онъ былъ доведенъ рѣшеніемъ общаго собранія и съ утвержденія Министра Финансовъ до $11^1/_4$ милл. руб. Кромѣ того, было получено участіе (коммандита) китайскаго правительства въ 5 милл. купинъ-таэлей, т. е., около 18 милл. франковъ. Запасный капиталъ банка составилъ на 1 января 1901 года—1.800.000 руб.

Уставъ этого банка былъ представленъ въ комитетъ Сибирской желѣзной дороги и утвержденъ 10-го декабря 1895 года. Назначеніемъ его было оживленіе нашихъ торговыхъ сношеній и экономическое сближеніе съ странами Востока, причемъ, съ финансовой точки зрѣнія, онъ являлся органомъ смѣшаннымъ: правительство предоставило концессію на Русско-Китайскій банкъ упомянутому акціонерному обществу, но пріобрѣло вмѣстѣ съ тѣмъ и само извѣстную часть его акцій. Въ связи съ этимъ, при учрежденіи банка, нѣсколько членовъ его Правленія были назначены по указанію Министра Финансовъ.

Предсѣдателемъ Правленія банка былъ избранъ кн. Ухтомскій, г. г. Ротштейнъ и Нейцлинъ явились представителями его въ Петербургѣ и Парижѣ. Прочіе члены Правленія были: П. Баркъ, Шабріеръ, Шиповъ, Давыдовъ, Эттингеръ, бар. Круппъ и Покотиловъ.

Что касается круга дѣятельности этого банка, то, кромѣ обычныхъ операцій чисто банковскаго свойства, ему предусмотрительно были разрѣшены въ цѣляхъ возможнаго усиленія русскаго экономическаго вліянія и такія операціи, какъ полученіе платежей по податямъ, чеканка мѣстной монеты, а также полученіе концессій на постройку желѣзныхъ дорогъ и проведеніе телеграфныхъ линій.

Главное Управленіе Русско-Китайскаго Банка помѣщалось въ Петербургѣ, а первое его отдѣленіе было открыто въ февралѣ 1896 года, въ Шанхаѣ; дѣятельность Банка быстро развивалась и одно время онъ насчитывалъ не менѣе 30 своихъ крупныхъ отдѣленій (въ Москвѣ, Самаркандѣ, Кокандѣ, Кашгарѣ, Якутскѣ, Бодайбо, Верхнеудинскѣ, Кяхтѣ, Срѣтенскѣ, Читѣ, Благовѣщенскѣ, Николаевскѣ, Хабаровскѣ, Владивостокѣ, Харбинѣ, Гиринѣ, Мукденѣ, Тѣлинѣ, Хайларѣ, Цицикарѣ, Куанченцзахъ, Нью-Чжуанѣ, Портъ-Артурѣ, Тяньцзинѣ, Пекинѣ, Шанхаѣ, Ханькоу, Іокагамѣ, Кобе, Нагасакахъ и т. д.). Между прочимъ, въ Шанхаѣ отдѣленіе Русско-Китайскаго Банка заняло мѣсто отдѣленія Comptoire National d'Escompte de Paris.

Въ январѣ 1897 года Банкомъ было открыто отдѣленіе въ Парижѣ, въ цѣляхъ облегченія французскому коммерческому и промышленному міру всякаго рода торговыхъ отношеній и связей съ Россіей и Дальнимъ Востокомъ.

Объ успѣшности дѣятельности Банка за первые же годы его существованія свидѣтельствуютъ выданные имъ дивиденды, которые достигли 7 р. 50 к. на акцію въ 1897 г., 13 р.—въ 1898 г. и 15 руб.—въ 1899-1900 годахъ.

Этому то Русско-Китайскому банку и предположено было предоставить концессію на сооруженіе трансманьчжурской линіи, на что Ли-Хун-Чжанъ въ концѣ концовъ, хотя и неохотно, около 6 мая 1896 года согласился.

Однако, Министръ Финансовъ находилъ неудобнымъ, чтобы постройка и эксплоатація Маньчжурской ж. д. была предоставлена непосредственно Русско-Китайскому Банку*) и предложилъ учредить для этого особое акціонерное о-во, которое, съ согласія русскаго правительства, долженъ былъ образовать Русск.-Кит. Банкъ и которому этотъ послѣдній долженъ былъ передать концессію. Къ этому со стороны Ли-Хун-Чжана не встрѣтилось препятствій, но по какимъ то своимъ соображеніямъ онъ ставилъ непремѣннымъ условіемъ выдачи концессіи, чтобы линія, которая будетъ проведена по Маньчжуріи, именовалась не Маньчжурской, а Китайской Восточной желѣзной дорогой.

Далѣе—затрудненія встрѣтились при обсужденіи слѣдующихъ пунктовъ:

1) Продолжительность концессіи. Министръ финансовъ настаивалъ на безсрочности, но пришлось уступить и заключить договоръ на 80 лѣтъ,

*) Русско-Китайскій Банкъ преобразованъ въ 1910 г. въ Р.-Азіатскій, путемъ присоединенія къ Акц. О-ву Р.-Кит. Банка, О-ва такъ называемаго Сѣвернаго Банка (Высочайше утвержд. журн. Сов. Мин. отъ 25 мая 1910 г.).

東省鐵路督辦 宋小濂 任期 自一九二〇年六月一日 至一九二二年一月一日

Сунъ Сяо-лянь,

Предсѣдатель Правленія О-ва К. В. ж. д.
1 іюня 1920 г.—1 января 1922 г.

Sun Hsiao-Lien,

President of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company from the 1-st June 1920 to the 1-st January 1922.

съ правомъ для Китая выкупить дорогу черезъ 36 лѣтъ со дня начала эксплоатаціи.

2) Ширина колеи. Не безъ труда Ли-Хун-Чжанъ согласился на общероссійскую ширину въ 5 футовъ (китайская—меньше).

3) Перевозка войскъ. Ли-Хун-Чжанъ придавалъ важное значеніе тому, чтобы Россія формально обязалась не ввозить въ Маньчжурію войскъ по желѣзной дорогѣ. Въ этихъ видахъ онъ настоялъ на включеніи въ текстъ соглашенія особой статьи, на основаніи которой поѣзда, перевозящіе русскіе военные отряды транзитомъ черезъ Маньчжурію, по возможности, вовсе не должны были останавливаться на пути слѣдованія.

Когда всѣ главнѣйшія основанія концессіи были выработаны, оставалось только подписать предварительное соглашеніе, но такъ какъ при изложенномъ направленіи дѣла обладателемъ концессіи на жел. дорогу въ предѣлахъ Маньчжуріи долженъ былъ явиться Русско-Китайскій Банкъ, то необходимо было, предварительно соглашенія съ Китаемъ, заключить соглашеніе съ Банкомъ и совершенно опредѣленно указать ту роль, которую во всемъ этомъ дѣлѣ долженъ былъ играть онъ или, вѣрнѣе, то общество, которое предстояло учредить для постройки и эксплоатаціи Китайской Восточной жел. дор.

Редакція этого соглашенія требовала серьезнаго вниманія и большой осторожности. Выше уже было указано, что Министръ Финансовъ не признавалъ удобнымъ, чтобы концессія была выдана Банку непосредственно, такъ какъ соединеніе банковыхъ операцій съ постройкой громадной желѣзнодорожной линіи могло бы повести къ нежелательнымъ послѣдствіямъ. Во избѣженіе этого признано было болѣе удобнымъ создать спеціальное акціонерное общество, съ тѣмъ, чтобы этому обществу было дано такое устройство, при которомъ оно являлось бы подлежащимъ контролю Министра Финансовъ, какъ и всѣ русскія желѣзнодорожныя предпріятія этого типа.

Соглашеніе съ Банкомъ и конвенція съ Китаемъ были, какъ сказано выше, предварительно подписаны въ маѣ 1896 года, а окончательный договоръ и контрактъ на постройку получили свое утвержденіе 27-го августа 1896 года (См. Приложеніе III).

Вслѣдъ за подписаніемъ договора было приступлено къ разработкѣ проекта устава О-ва Кит. Вост. ж. д.

Нѣкоторые параграфы этого устава*), въ общемъ, сходнаго съ уставами другихъ русскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, имѣютъ большое значеніе для послѣдующаго изложенія, а потому ихъ необходимо въ главнѣйшихъ чертахъ охарактеризовать.

*) См. Приложеніе IV.—Уставъ О-ва К. В. ж. д.

Въ § 3 опредѣлены обязательства О-ва передъ русскимъ правительствомъ. «Признавая»—сказано въ этомъ параграфѣ,—«что предпріятіе К. В. ж. д. будетъ осуществлено единственно вслѣдствіе дарованія русскимъ правительствомъ гарантіи доходамъ дороги, какъ для покрытія расходовъ эксплоатаціи, такъ и для производства обязательныхъ по облигаціямъ платежей, О-во, со своей стороны, принимаетъ передъ русскимъ правительствомъ на весь срокъ концессіи, между прочимъ, нижеслѣдующія обязательства:

1) Содержать дорогу со всѣми принадлежностями и подвижнымъ составомъ въ полной исправности въ отношеніи безопасности, удобства и непрерывности движенія пассажировъ и товаровъ.

2) Производить движеніе по своей дорогѣ въ полномъ соотвѣтствіи съ размѣрами движенія на сосѣднихъ дорогахъ.

3) Поддерживать прямое сообщеніе съ русскими дорогами безостановочно и со скоростью, которая будетъ установлена для Сибирской желѣзной дороги и т. д.

6) Не повышать установленныхъ тарифовъ для транзитныхъ перевозокъ и для депешъ безъ согласія русскаго правительства и, наконецъ,

7) перевозить русскую почтовую корреспонденцію безплатно.

Всѣми этими мѣрами достигалось, что Кит. Вост. ж. д., какъ одинъ изъ участковъ огромной транзитной линіи, ничѣмъ не должна была рѣзко отличаться отъ другихъ ея частей. При этомъ особенное значеніе имѣла слѣдующая оговорка, внесенная въ уставъ О-ва: «Вышеизложенныя обязательства, коими, какъ выше упомянуто, обусловлено дарованіе гарантіи русскаго правительства, а, въ зависимости отъ сего, и самое осуществленіе предпріятія К. В. ж. д., остаются на дорогѣ до того времени, когда, по истеченіи 80-ти лѣтняго срока концессіи, дорога безплатно перейдетъ къ китайскому правительству. Выкупъ дороги у Общества раньше означеннаго срока ни въ чемъ не умалитъ означенныхъ обязательствъ и онѣ вмѣстѣ съ дорогой перейдутъ къ новому владѣльцу».

Въ силу § 27-го О-во, въ виду принятой на себя русскимъ правительствомъ гарантіи его чистаго дохода и проистекающаго отсюда, по общему правилу, права надзора за ходомъ дѣлъ по постройкѣ и эксплоатаціи дороги, обязывалось представлять на одобреніе Министра Финансовъ постановленія свои по нижеслѣдующимъ вопросамъ:

а) Избраніе Товарища Предсѣдателя.

б) Назначеніе и увольненіе Главнаго инженера и Управляющаго эксплоатаціей, а также начальниковъ отдѣльныхъ службъ и инженеровъ.

в) Избраніе членовъ Ревизіоннаго Комитета.

г) Способъ помѣщенія капиталовъ О-ва и т. д.

Въ общемъ, проектированный уставъ долженъ былъ служить гарантіей, что К. В. ж. д. въ теченіе по крайней мѣрѣ 80-ти лѣтъ послѣ ея открытія не утратитъ общерусскаго типа предпріятій этого рода.

Какъ видно изъ устава, всѣми дѣлами О-ва должно было вѣдать Правленіе, Предсѣдатель котораго имѣлъ назначаться китайскимъ правительствомъ; къ его обязанностямъ относилось наблюденіе за точнымъ исполненіемъ Обществомъ желѣзной дороги его обязательствъ передъ китайскимъ правительствомъ и китайскими центральными и мѣстными властями.

На Товарища Предсѣдателя возложено уставомъ завѣдываніе дѣлами Общества и руководство работами по осуществленію предпріятія.

Какъ Товарищъ Предсѣдателя, такъ и остальные члены Правленія должны были избираться акціонерами.

Первымъ Предсѣдателемъ Правленія Общества Китайской Восточной желѣзной дороги указомъ Богдыхана былъ назначенъ въ январѣ 1897 года бывшій китайскій посланникъ при С.-Петербургскомъ и Берлинскомъ дворахъ, сановникъ Сюй-цзинь-ченъ, въ лицѣ котораго молодое Общество получило весьма цѣннаго руководителя.

Сановникъ Сюй-цзинь-ченъ былъ выдающійся государственный дѣятель Китая. Сильный и проницательный умъ соединялся у него съ горячею любовью къ родинѣ, преданностью династіи и неподкупной честностью. Этими качествами была отмѣчена его дѣятельность на всѣхъ поприщахъ служенія государству и родинѣ. Будучи по убѣжденіямъ, образованію и воспитанію истымъ китайцемъ, Сюй-цзинь-ченъ никогда не преклонялся слѣпо передъ европейской культурой, но хорошо въ то же время понималъ, что совершенная обособленность Китая отъ остального міра можетъ принести ему только вредъ. Политическій опытъ и государственный умъ Сюй-цзинь-чена, указывали ему на Россію, какъ на страну, общеніе съ которой должно было оказать Китаю наибольшую пользу, вслѣдствіе общности многихъ интересовъ обѣихъ державъ и старой между ними дружбы. Отсюда— его глубокія и искреннія симпатіи къ Россіи. Отсюда же исходило у него и нерасположеніе къ боксерскому движенію. Онъ видѣлъ, что боксеры должны были навлечь на Китай великія бѣды. Ясно сознавая всю опасность высказываться противъ боксеровъ, когда на ихъ сторонѣ уже опредѣлилось сочувствіе китайскаго правительства, онъ, однако, въ іюлѣ 1900 года рѣшился представить пекинскому двору, вмѣстѣ со своимъ другомъ Юань-чен'омъ, докладъ, въ которомъ вполнѣ откровенно изложилъ свой взглядъ на положеніе вещей. Этотъ докладъ оказался для него роковымъ и 28 іюля 1900 года Сюй-цзинь-ченъ былъ преданъ мучительной казни въ Пекинѣ, на площади, наравнѣ съ уголовными преступниками.

Такъ погибъ, неоцѣненный прежнимъ китайскимъ правительствомъ, честный государственный дѣятель, сознательно принесшій себя въ жертву для блага родины.

Лишь нѣкоторое время спустя родственникамъ Сюй-цзинь-чена удалось получить его тѣло и почетно похоронить подобающимъ образомъ.

При перенесеніи останковъ казненныхъ сановниковъ на гробъ Сюй-цзинь-чена возложенъ былъ Директоромъ Русско-Китайскаго Банка въ Пекинѣ, Покотиловымъ, вѣнокъ, а пріемному сыну покойнаго выражено было соболѣзнованіе отъ имени русскаго Министра Финансовъ. Во время этой церемоніи нѣкоторымъ изъ присутствующихъ были розданы факсимиле съ черновиковъ доклада Сюй-цзинь-чен'а и Юань-чен'а, послужившаго поводомъ къ ихъ казни.

Переводъ этого замѣчательнаго документа приводимъ ниже, въ приложеніяхъ*).

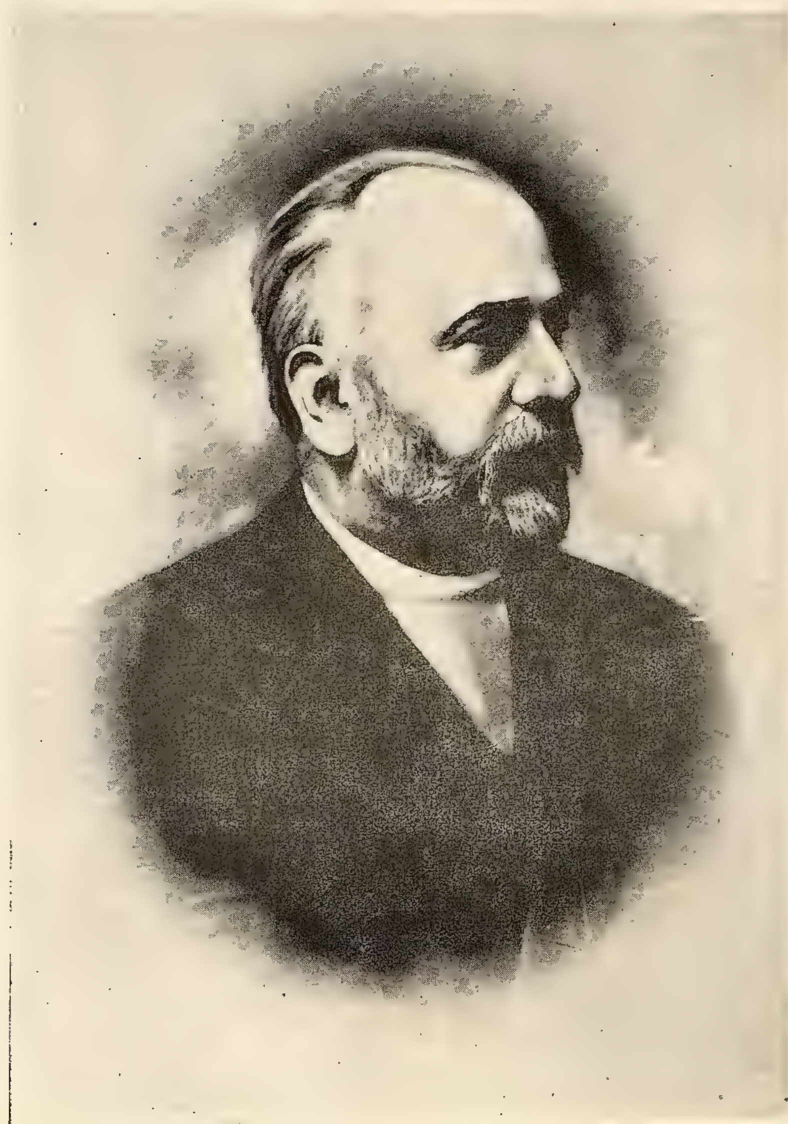
Выборы перваго состава Правленія Общества состоялись въ С.-Петербургѣ, въ декабрѣ 1896 г. Въ члены Правленія было избрано 6 человѣкъ: инженеръ путей сообщенія С. И. Кербедзъ, тайный совѣтникъ П. М. Романовъ, А. Ю. Ротштейнъ, инженеръ путей сообщенія Э. К. Циглеръ фонъ-Шафгаузенъ, князь Э. Э. Ухтомскій и Д. Д. Покотиловъ.

Согласно § 1 контракта на постройку и эксплоатацію Китайской Восточной желѣзной дороги, Русско-Китайскому банку было предоставлено право имѣть своего агента въ Пекинѣ для облегченія всѣхъ переговоровъ на мѣстѣ. Въ этихъ цѣляхъ въ Пекинѣ, одновременно съ открытіемъ отдѣленія Русско-Китайскаго банка, былъ открытъ и Пекинскій Отдѣлъ Правленія Общества названной дороги. Первымъ завѣдывающимъ этимъ Отдѣломъ былъ назначенъ членъ Правленія Общества Д. Д. Покотиловъ, который одновременно состоялъ членомъ Правленія Русско-Китайскаго банка и числился на службѣ по Министерству Финансовъ. Хотя Пекинскій Отдѣлъ оффиціально и являлся частнымъ учрежденіемъ, ему было, однако, предоставлено право по интересующимъ Китайскую Восточную желѣзную дорогу вопросамъ непосредственно сноситься съ китайскимъ правительствомъ. Такихъ вопросовъ въ первые годы постройки было очень много и почти всѣ они были урегулированы Отдѣломъ путемъ сношеній съ китайскимъ Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, безъ помощи со стороны бывшей Россійской Императорской Миссіи, къ содѣйствію которой Отдѣлъ прибѣгалъ лишь въ исключительныхъ случаяхъ.

Первое засѣданіе Правленія Общества состоялось 27 декабря 1896 года, въ Петербургѣ. На этомъ засѣданіи Вице-Предсѣдателемъ Правленія Об-

*) См. Приложеніе V.

蓋爾貝次　東省鐵路公司會辦自一八九六年十二月二十七日起至一九〇三年六月十八日止



Станиславъ Ипполитовичъ Кербедзь,

Товарищъ Предсѣдателя Правленія О-ва К. В. ж. д.
27 декабря 1896 г.—18 іюня 1903 г.

S. I. Kerbedz,

Vice-President of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company, from the 27-th December 1896 to the 18-th June, 1903.

щества былъ избранъ инженеръ С. И. Кербедзъ. На этомъ же засѣданіи было постановлено пригласить инженера А. І. Юговича Главнымъ Инженеромъ Общества, на что и испросить согласіе Министра Финансовъ. Затѣмъ были назначены Главнымъ Бухгалтеромъ при Правленіи А. Д. Радзевичъ и секретаремъ А. В. Зейде, помощникомъ послѣдняго—А. А. Шкляревичъ. Были избраны четыре исполнительныхъ комиссіи: техническая, хозяйственная, финансовая и административная. Засѣданія Правленія рѣшено было производить въ помѣщеніи Русско-Китайскаго банка (Англійская набережная).

Въ виду несомнѣннаго историческаго интереса, приводимъ здѣсь протоколъ 1-го засѣданія Правленія полностью:

ПРОТОКОЛЪ ЗАСѢДАНІЯ ПРАВЛЕНІЯ ОБЩЕСТВА КИТАЙСКОЙ ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ ОТЪ 27/14 ДЕКАБРЯ 1896 г.

№ 1.

Присутствовали: С. И. Кербедзъ, П. М. Романовъ, А. Ю. Ротштейнъ, Э. К. Циглеръ, кн. Э. Э. Ухтомскій.

«Г. г. члены Правленія, изъявивъ согласіе на принятіе возложенныхъ на нихъ обязанностей, избрали Вице-Предсѣдателемъ Общества г. С. И. Кербедзъ и постановленіе сіе, согласно уставу, постановили представить на утвержденіе Г. Министру Финансовъ».

«Правленіе постановляетъ объ избраніи своемъ немедленно довести до свѣдѣнія Императорскаго Китайскаго Правительства и вмѣстѣ съ симъ почтительнѣйше ходатайствуетъ передъ Императорскимъ Китайскимъ Правительствомъ, согласно § 19 Устава, о назначеніи Предсѣдателя Правленія, а равнымъ образомъ, объ утвержденіи печати Общества».

«За симъ Правленіе, признавая себя законно учрежденнымъ, постановляетъ пригласить Инженера Александра Іосифовича Юговича Главнымъ Инженеромъ Общества, о чемъ и представить на утвержденіе г. Министра Финансовъ».

«Правленіе назначаетъ Главнымъ Бухгалтеромъ при Правленіи г. А. Д. Родзевича».

«Правленіе назначаетъ секретаремъ Правленія г. Л. В. Зейде и помощникомъ его А. А. Шкляревича».

«Правленіе для ускоренія дѣлопроизводства учреждаетъ 4 исполнительныя комиссіи:

«а) Техническую, предметомъ вѣдомства которой будетъ производство необходимыхъ изысканій и опредѣленіе направленія дороги; въ эту комиссію Правленіе избираетъ: С. И. Кербедзъ, П. М. Романова, Э. К. Циглера».

«б) Хозяйственную, предметомъ вѣдомства которой будетъ исполненіе порученій по пріобрѣтенію необходимыхъ матеріаловъ и предметовъ для сооруженія дороги; въ эту комиссію Правленіе избираетъ: С. И. Кербедзъ, П. М. Романова, А. Ю. Ротштейна и Э. К. Циглера».

«в) Финансовую, предметомъ вѣдомства которой будетъ устройство финансовой части всѣхъ дѣлъ Общества; въ эту комиссію Правленіе избираетъ: С. И. Кербедзъ, П. М. Романова и А. Ю. Ротштейна».

«г) Административную, предметомъ вѣдомства которой будетъ установленіе порядка и наблюденіе за порядкомъ, сношенія между существующимъ здѣсь и имѣющимъ возникнуть въ Пекинѣ учрежденіемъ Общества Китайской Восточной же-

лѣзной дороги; въ эту комиссію Правленіе набираетъ: П. М. Романова, А. Ю. Ротштейна и кн. Э. Э. Ухтомскаго».

«Правленіе проситъ всѣ вышеуказанныя комиссіи представлять ежемѣсячно свѣдѣнія о своихъ дѣйствіяхъ, какъ Правленію, такъ и Ревизіонному Комитету и по вопросамъ особой важности входить съ представленіями въ соединенное засѣданіе Правленія и Ревизіоннаго Комитета».

«Правленіе проситъ г. Вице-Предсѣдателя озаботиться наймомъ помѣщенія для Управленія дороги; сформированіемъ штата служащихъ; устройствомъ техническаго бюро и войти въ Правленіе съ представленіемъ по всѣмъ симъ предметамъ».

«Правленіе постановляетъ на основаніи предоставленныхъ ему Общимъ Собраніемъ полномочій принять и перевести на имя Общества заключенные учредителемъ контракты».

«Правленіе постановляетъ открыть въ Русско-Китайскомъ банкѣ особый счетъ и просить Государственный Банкъ перевести въ Русско-Китайскій Банкъ внесенные симъ послѣднимъ Руб. Кр. 5.000.000. При чемъ поручаетъ гг. С. И. Кербедзъ, П. М. Романову и А. Ю. Ротштейну опредѣлить условія открытія сего счета въ Русско-Китайскомъ Банкѣ».

«Во исполненіе постановленій Общаго Собранія, Правленіе постановляетъ поручить гг. П. М. Романову, А. Ю. Ротштейну и кн. Э. Э. Ухтомскому произвести уплату слѣдуемыхъ Русско-Китайскому Банку Руб. Кр. 4.000.000 и Руб. Кр. 20.000 и таковыя суммы отнести на счетъ основного капитала Общества».

«Правленіе принимаетъ заведенную Русско-Китайскимъ Банкомъ, въ качествѣ учредителя, книгу акцій Общества».

«Правленіе постановляетъ имѣть засѣданіе въ помѣщеніи Русско-Китайскаго Банка, Англійская Набережная № 6».

«Правленіе постановляетъ просить Русско-Китайскій Банкъ внести гербовый сборъ по акціямъ Общества Китайской Восточной желѣзной дороги. Подл. подписали: С. Кербедзъ, Кн. Ухтомскій, Ротштейнъ, П. Романовъ и Э. Циглеръ».

Такъ начало свою дѣятельность Общество Китайской Восточной желѣзной дороги, которому суждено было не только построить названную дорогу, но вскорѣ и значительно расширить свою дѣятельность, въ видѣ постройки Южно-Маньчжурской линіи, порта Дальняго, участка Сибирской магистрали отъ Пограничной до Никольска-Уссурійскаго и организаціи морского пароходства.

Первое же мѣропріятіе Правленія Общества—приглашеніе Главнымъ Инженеромъ-Строителемъ проектируемаго пути А. І. Юговича—было въ высокой степени удачнымъ, сразу же обезпечившимъ успѣхъ задуманному грандіозному предпріятію.

Александръ Іосифовичъ Юговичъ*), происхожденіемъ изъ знатнаго сербскаго рода, получилъ высшее техническое образованіе въ Лондонѣ, въ Королевской Коллегіи, которую окончилъ въ 1865 году съ высшей наградой „Senior scholarship“ и со званіемъ „Assotiate of King's College London“.

Практическая дѣятельность его началась въ Закавказьѣ, гдѣ онъ работалъ по сооруженію ирригаціоннаго канала «Рыша-

*) Данныя для біографіи А. І. Юговича заимствованы, главнымъ образомъ, изъ составленной имъ собственноручно, по просьбѣ исторической юбилейной комиссіи, curriculum vitae.

東省鐵路公司會辦 文哲里 任期

自一九〇三年六月十八日
至一九二〇年十一月六日

Александръ Николаевичъ Вентцелъ,

Товарищъ Предсѣдателя Правленія О-ва К. В. ж. д.
18 іюня 1903 г.—6 ноября 1920 г.

A. N. Wentzel,

Vice-President of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company from the 18-th June 1903 to the 6-th November 1920.

Кала» въ Караясской степи, близъ Тифлиса, а также на изысканіяхъ и постройкѣ Поти-Тифлисской жел. дороги, въ районѣ Сурамскаго перевала.

Въ семидесятыхъ годахъ А. I. является уже Главнымъ Инженеромъ по постройкѣ желѣзной дороги Кишиневъ-Унгены-Яссы, а затѣмъ, въ 1877 году,—начальникомъ строительной части военно-дорожнаго отдѣла дѣйствующей арміи; въ этотъ періодъ онъ участвовалъ въ постройкѣ военныхъ дорогъ Бендеры-Галатской и Фратешты-Зимницкой. Всѣ эти линіи вошли позже въ составъ Юго-западныхъ жел. дорогъ, начальникомъ которыхъ былъ С. Ю. Витте.

Въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ А. I. былъ руководителемъ работъ части Закаспійской жел. дороги. Въ послѣдующіе годы А. I. имѣлъ рядъ другихъ отвѣтственныхъ порученій и, въ то же время, будучи европейски образованнымъ человѣкомъ и имѣя связи съ заграничными дѣловыми кругами, принималъ участіе въ иностранныхъ предпріятіяхъ; между прочимъ, въ концѣ 80-хъ годовъ мы встрѣчаемъ его имя въ числѣ соискателей передъ турецкимъ правительствомъ на постройку желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи (для соединенія Константинополя съ Багдадомъ).

Эта линія съ общей проектированной протяженностью въ 1722 километра была лично обслѣдована А. I. Юговичемъ технически и экономически и имъ же былъ представленъ турецкому правительству подробный планъ работъ.

Кто знаетъ, какія политическія выгоды сулило бы участіе русскихъ въ этомъ первостепенной важности предпріятіи, но судьба и военный престижъ Германіи въ Константинополѣ рѣшили иное и постройка Багдадской линіи была передана нѣмецкому акціонерному обществу.

Въ 1892 году А. I. Юговичъ, будучи лично извѣстенъ по совмѣстной службѣ на Юго-западныхъ ж. д. вліятельному въ то время Министру Путей Сообщенія, а затѣмъ Финансовъ, С. Ю. Витте, получилъ назначеніе на постъ Главнаго Инженера по сооруженію новыхъ линій Рязанско-Уральской ж. д.

Выдающіяся качества А. I. повліяли на то, что на этотъ постъ онъ былъ назначенъ не будучи, какъ мы видѣли, русскимъ инженеромъ и обойдя такимъ образомъ нѣкоторыхъ своихъ товарищей, обладавшихъ русскими дипломами, открывавшими имъ двери на занятіе высокихъ постовъ.

Съ 1892-го по 1897-ой годъ А. І. Юговичъ, состоя въ должности Главнаго Инженера Рязанско-Уральской дороги построилъ на ней 2148 верстъ рельсовыхъ путей.

Въ 1897 году послѣдовало его назначеніе Главнымъ Инженеромъ по постройкѣ К. В. ж. д., гдѣ особая энергія и рѣдкія административныя способности А. І. получили свое наивысшее приложеніе.

Сопряженная съ исключительными трудностями работа по постройкѣ К. В. ж. д. въ пустынной мѣстности, на тысячи верстъ удаленной отъ отечественныхъ центровъ, лишенной самыхъ примитивныхъ культурныхъ удобствъ, среди чуждаго населенія, требовала совершенно незаурядныхъ качествъ не только техническаго работника, но и администратора, дипломата и т. д., требовала особой выдержанности, спокойствія, такта и другихъ цѣнныхъ внутреннихъ рессурсовъ.

Вѣдь, въ этой изолированной обстановкѣ приходилось чуть ли не ежедневно единолично предпринимать порой весьма важные шаги, въ самомъ себѣ искать быстраго разрѣшенія самыхъ отвѣтственныхъ и необычныхъ проблемъ.

Всѣ необходимыя для этого качества оказались у Александра Іосифовича на лицо.

Здравствующіе участники постройки понынѣ охотно и тепло вспоминаютъ своего бывшаго руководителя, искренно отдавая справедливую дань уваженія его крупнымъ заслугамъ.

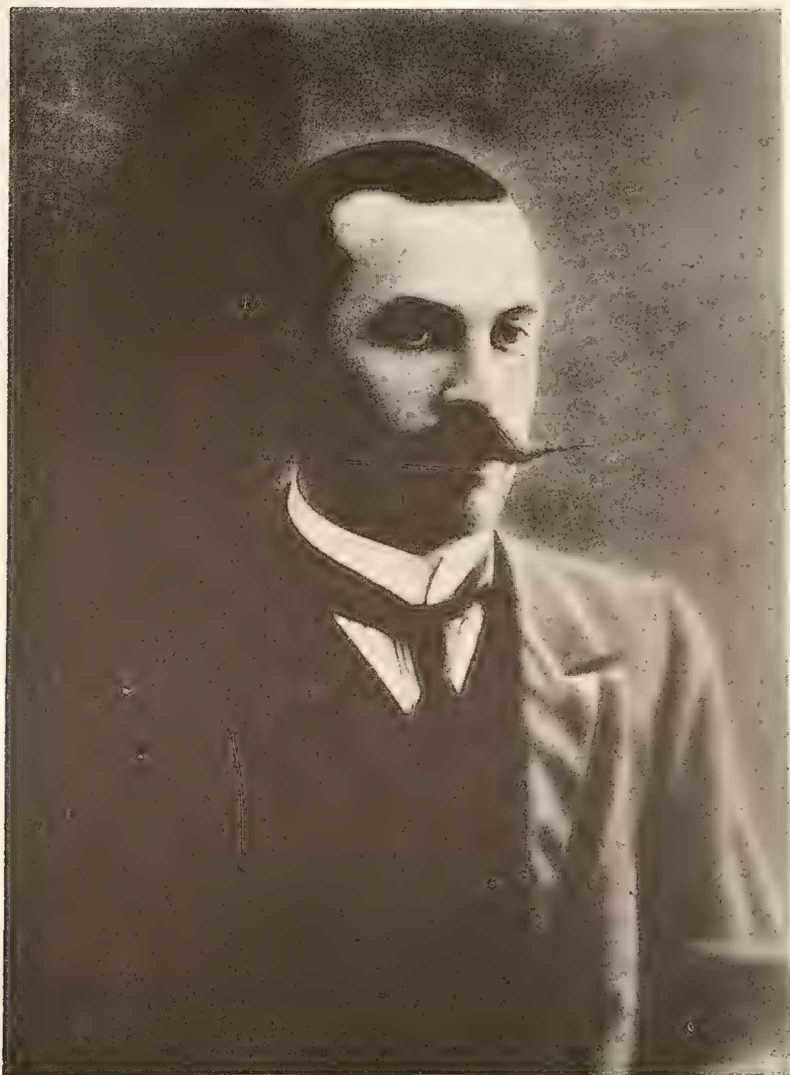
Отъ всѣхъ разсказовъ и воспоминаній объ этомъ выдающемся дѣятелѣ получается впечатлѣніе, что именно въ немъ, въ его талантливой и обаятельной личности лежалъ главный залогъ успѣха всего дѣла постройки, именно въ немъ всѣ сотрудники черпали въ тяжелыя минуты необходимую согрѣвающую и бодрящую энергію. Охотно прощались ему остроумныя, но иногда колкія и ироническія замѣчанія, ибо и за ними опредѣленно чувствовалось живое пониманіе дѣйствительнаго положенія дѣла и постоянная готовность въ трудную минуту пойти навстрѣчу каждому, безъ различія ранговъ, со словомъ поддержки и вниманія.

Александръ Іосифовичъ и посейчасъ здравствуетъ, проживая въ Петроградѣ въ преклонномъ возрастѣ и при тяжелыхъ условіяхъ, вдали отъ своего любимаго двадцатипятилѣтняго нынѣ дѣтища—К. В. жел. дороги, на которой навсегда сохранится самая свѣтлая память о ея мудромъ и талантливомъ строителѣ.

Еще недавно полученныя здѣсь, въ Маньчжуріи, послѣднія письма восьмидесятилѣтняго А. І. Юговича къ одному изъ его бывшихъ сотрудниковъ

拉琴諾夫

自一千九百〇三年四月十五日至一九〇七年九月三十日任機務副處長是年十月一日至一九一八年三月三十一日升任處長並於是年四月一日至二十七日任管理局副局長由二十八日起至一九二〇年十一月五日署理局長是月六日升任公司會辦一九二一年七月六日轉任公司高等顧問



Василій Дмитріевичъ Лачиновъ,

Помощникъ Н-ка Сл. Тяги съ 15 апрѣля 1903 г.—30 сентября 1907 г., Начальникъ Сл. Тяги съ 1 октября 1907 г. по 31 марта 1918 г., Помощникъ Управл. дор. по Желѣзнодорожной части 1 апрѣля 1918 г.—27 апрѣля 1918 г., И. о. Управляющаго дорогою съ 28 апрѣля 1918 г. по 5 ноября 1920 года, Товарищъ Предсѣдателя Правленія О-ва К. В. ж. д. съ 6-го ноября 1920 по 5 іюля 1921 года, Старшій Консультантъ Правленія О-ва съ 6 іюля 1921 года.

V. D. Lachinoff,

Assistant Manager of Locomotive Department fron the 15-th April 1903 to the 30-th September 1907, Manager of Locomotive Department from the 1-st October 1907 to the 31-st March 1918, Assistant General Manager of the Railway, for Railway Affairs, from the 1-st April 1918, to the 27-th April 1918, Acting General Manager of the Railway from the 28-th April 1918, to the 5-th November 1920, Vice-President of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company from the 6-th November 1920, to the 5-th July 1921, Senior Adviser of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company from the 6-th July 1921.

проникнуты обычнымъ живымъ интересомъ къ К. В. ж. д. и содержатъ самую вѣрную и трезвую оцѣнку ея современнаго положенія.

На должность Помощника и Замѣстителя Главнаго Инженера въ засѣданіи Технической Комиссіи Правленія Общества отъ 13 января 1897 года было постановлено пригласить не менѣе выдающагося желѣзнодорожнаго дѣятеля, С. В. Игнаціуса.

Сергѣй Владиміровичъ Игнаціусъ родился въ С.-Петербургѣ, 13 февраля 1860 года. Образованіе получилъ во 2-омъ Кадетскомъ корпусѣ.

Въ годъ окончанія корпуса по конкурсному экзамену поступилъ въ Институтъ Инженеровъ Путей Сообщенія, который и окончилъ въ 1883 году.

По окончаніи Института былъ назначенъ инженеромъ, завѣдывающимъ переустройствомъ моста черезъ р. Суру, въ г. Пензѣ, на Моршанско-Сызранской дорогѣ, а по окончаніи постройки моста остался тамъ же начальникомъ участка; въ 1890 году переведенъ Начальникомъ Техническаго Отдѣла Сызрано-Вяземской желѣзной дороги; здѣсь ему пришлось работать подъ непосредственнымъ руководствомъ извѣстнаго знатока желѣзнодорожнаго дѣла К. С. Немѣшаева, который впослѣдствіи былъ начальникомъ Юго-западныхъ дорогъ и Министромъ Путей Сообщенія въ кабинетѣ графа С. Ю. Витте.

Въ 1893 году С. В. былъ приглашенъ въ С.-Петербургъ Начальникомъ Техническаго Отдѣла Правленія Рязанско-Уральской желѣзной дороги, а въ 1897 году принялъ предложеніе А. І. Юговича занять должность Помощника Главнаго Инженера по постройкѣ Китайской Восточной желѣзной дороги.

Выбирая для себя перваго сотрудника и замѣстителя, мудрый Юговичъ искалъ въ немъ такого человѣка, который былъ бы поистинѣ его вѣрнымъ товарищемъ, единодушнымъ исполнителемъ одной общей крупной задачи и служилъ бы ему дополненіемъ тамъ, гдѣ единолично справляться было бы не подъ силу.

А. І. зналъ Игнаціуса еще по совмѣстной службѣ въ О-вѣ Рязанско-Уральской ж. д. и, обладая способностью удачно оцѣнивать людей, онъ не ошибся въ своемъ избраніи. Съ самаго перваго дня совмѣстной работы между Главнымъ Инженеромъ и его замѣстителемъ установились такія отношенія, которыя образовали очевидную для всѣхъ великую силу и авторитетъ, поколебать которые было болѣе, чѣмъ трудно. Это рѣдкое едино-

душіе, существовавшее между Юговичемъ и его замѣстителемъ, не было нарушено буквально ни разу почти за 7 лѣтъ ихъ совмѣстной работы; оно служило всегда и для всѣхъ примѣромъ должнаго отношенія къ дѣлу и, вмѣстѣ съ тѣмъ, залогомъ успѣха. Ни скрытаго, ни недосказаннаго между ними никогда ничего не было.

И внѣшняя сторона ихъ дружной работы обставлена была соотвѣтственно ихъ взаимному другъ къ другу довѣрію,—оба они всегда занимали одинъ кабинетъ, гдѣ дѣлались пріемы и принимались доклады ими совмѣстно; они разлучались лишь въ тѣхъ неизбѣжныхъ случаяхъ, когда обстоятельства большого дѣла требовали одновременнаго присутствія главныхъ руководителей въ разныхъ пунктахъ работы.

По своимъ личнымъ качествамъ С. В. Игнаціусъ являлся достойнымъ и необходимымъ сотрудникомъ А. І. Юговича и если А. І. слѣдуетъ считать главою дѣла и вождемъ всей арміи работниковъ, то С. В. являлся не только его правою рукой, но и душею, и жизненнымъ нервомъ того организма, который успѣшно управлялъ предпріятіемъ.

Будучи значительно моложе А. І., Сергѣй Владимировичъ дополнялъ свой, можетъ быть, недостаточный жизненный опытъ большою техническою эрудиціею, природнымъ умомъ, исключительной любовью къ дѣлу, молодымъ задоромъ и сознаніемъ важности задачи. Послѣднее современниками, непосвященными во внутреннюю структуру взаимоотношеній между обоими вершителями судьбы дѣла, иногда даже неправильно толковалось, слѣдствіемъ чего былъ въ ходу въ то время каламбуръ, что если Юговичъ —Главный Инженеръ, то Игнаціусъ—«Главнѣйшій». На это, кстати сказать, наталкивалъ наивныхъ и самъ Александръ Іосифовичъ, который, съ присущею ему способностью схватывать быстро суть дѣла, не долго задерживалъ докладчиковъ, но направлялъ ихъ для разрѣшенія вопроса, а вѣрнѣе—деталей его, къ своему замѣстителю, и получалось впечатлѣніе, что отъ послѣдняго зависитъ все.

Неутомимая работа С. В. во всѣхъ отрасляхъ дѣла—и административной, и технической, и хозяйственной, и политической оставила навсегда на всемъ созданіи К. В. ж. д. печать его ума, твердой воли, энергіи и преданности долгу.

Въ 1903 году, по окончаніи постройки дороги, С. В. Игнаціусъ предполагалъ оставить службу въ Обществѣ К. В. ж. д. Онъ чувствовалъ себя усталымъ и нуждался въ заслуженномъ отдыхѣ; да и перспектива начинать новое дѣло въ эквивалентной роли помощника новаго начальника послѣ многолѣтняго сотрудничества въ исключительныхъ условіяхъ личной

東省鐵路建築總監工 茹格維志

Александръ Іосифовичъ Юговичъ,

Главный Инженеръ по постройкѣ К. В. ж. д.

A. J. Yugovich,

Engineer-in Chief for the construction of the Chinese Eastern Railway.

дружбы съ Юговичемъ, его, естественно, нѣсколько смущала; однако, ему пришлось уступить настоятельной просьбѣ Министра Финансовъ С. Ю. Витте и принять назначеніе перваго Помощника Управляющаго К. В. ж. д.

Онъ оставался въ этой должности до конца 1905 года и принималъ, между прочимъ, горячее участіе въ мѣропріятіяхъ приспособленія дороги къ перевозкѣ милліонной арміи, а осенью 1905 года былъ командированъ въ С.-Петербургъ, для доклада Правленію и Министерству по дѣламъ дороги.

Здѣсь, въ ущербъ своему расшатанному здоровью, онъ принялъ предложенный ему его доброжелателемъ, Министромъ Путей Сообщенія Немѣшаевымъ, постъ Управляющаго Рязанско-Уральской желѣзной дорогой, нуждавшейся въ оздоровленіи послѣ революціонныхъ потрясеній 1905 года.

Слабѣвшія силы его, однако, не выдержали новой напряженной работы и онъ внезапно скончался 12 іюня 1906 года, въ Саратовѣ.

Таковы были главные руководители, которые къ концу января 1897 года, покинувъ занимаемыя должности въ Обществѣ Рязанско-Уральской желѣзной дороги, вступили въ исполненіе своихъ обязанностей по службѣ Общества Китайской Восточной желѣзной дороги. Правленіе продолжало вести свои текущія организаціонныя дѣла, а инженеры-строители должны были въ это время уже приступить къ найму для постройки дороги необходимыхъ агентовъ и отправкѣ ихъ къ мѣсту работъ. Въ засѣданіи технически-распорядительной комиссіи Правленія, 30 января 1897 г., по требованію Главнаго Инженера А. І. Юговича, уже были отпущены первые кредиты на расходы по сооруженію Китайской Восточной желѣзной дороги, въ томъ числѣ и расходы по производству предварительныхъ изысканій отъ ст. Никольскъ Уссурійской желѣзной дороги до гор. Бодунэ въ Маньчжуріи, на протяженіи около 600 верстъ.

Съ апрѣля 1897 года первыя партіи инженеровъ и агентовъ начали отправляться на Дальній Востокъ, гдѣ вскорѣ было приступлено къ изысканіямъ, а августъ мѣсяцъ 1897 г. былъ ознаменованъ оффиціальнымъ открытіемъ работъ по постройкѣ Китайской Восточной желѣзной дороги. 16-ое августа этого года (ст. ст.) является, такимъ образомъ, той оффиціальной датой*), съ которой начинается осуществленіе этого грандіознаго русско-китайскаго предпріятія.

*) На точномъ основаніи § 3 контракта „работы должны были начаться въ продолженіе 12 мѣсяцевъ со дня санкціонированія контракта", подписаннаго 28 августа нов. ст., т. е., 16 августа 1896 г. по старому стилю.

Въ этотъ день Главнымъ Инженеромъ А. І. Юговичемъ были отправлены оффиціальнымъ лицамъ, въ томъ числѣ представителю Правленія въ Пекинѣ Д. Д. Покотилову, слѣдующаго содержанія телеграммы:

«Сегодня, шестнадцатаго, оффиціально открылъ работы на Китайской территоріи, вблизи станицы Полтавской; подробно телеграфировалъ повѣренному въ дѣлахъ. 164 Юговичъ.

Оффиціальное открытіе работъ было ознаменовано богослуженіемъ и торжественнымъ празднованіемъ въ присутствіи мѣстныхъ китайскихъ властей и чиновъ нашей владивостокской администраціи, а также Наказнаго Атамана Уссурійскаго казачьяго войска ген. Субботича, Начальника Уссур. ж. д. полк. Д. Л. Хорвата, французскаго адмирала—командира стоявшей во Владивостокѣ эскадры и другихъ почетныхъ гостей.

Этотъ знаменательный день въ воспоминаніяхъ участника и фактическаго производителя первыхъ работъ инженера И. И. Обломіевскаго, обрисовывается слѣдующимъ образомъ:

Еще съ іюня мѣсяца Строительное Управленіе во Владивостокѣ начало готовиться къ торжеству открытія работъ, которое было намѣчено на 16 августа 1897 года.

Пунктомъ первыхъ пробныхъ земляныхъ работъ на китайской территоріи было избрано мѣстечко Санчагоу на правомъ берегу пограничной рѣки Сяо-Суй-Фынъ, въ 6 верстахъ отъ нашей станицы Полтавской. Для производства насыпи отъ названной рѣки въ западномъ направленіи, на протяженіи 2 верстъ, были заранѣе командированы на мѣсто инженеры Бернштейнъ (погибшій впослѣдствіи, во время боксерскаго движенія) и И. И. Обломіевскій. Работы тамъ продолжались около мѣсяца. А. І. Юговичъ полагалъ необходимымъ окружить моментъ открытія работъ извѣстною пышностью. Общее руководство приготовленіями было возложено на инженера Н. С. Свіягина, причемъ на торжества было ассигновано около 45.000 рублей. На мѣстѣ закладки, на китайскомъ берегу рѣшено было соорудить особый художественный павильонъ въ китайскомъ стилѣ, съ выработкой чертежей и деталей къ нему путемъ особаго конкурса. На противоположномъ, русскомъ берегу былъ устроенъ палаточный лагерь для пріѣзжихъ гостей. Среди палатокъ выдѣлялся и сказочно красивое впечатлѣніе производилъ шатеръ А. І. Юговича (бѣлый, съ малиновой отдѣлкой).

Черезъ рѣку, между лагеремъ и павильономъ, былъ устроенъ спеціальный паромъ съ разукрашенными пристанями. Всюду наряду съ національными русскими и китайскими флагами развѣвались впервые съ этого дня особые флаги Общества Китайской Восточной желѣзной дороги.

東省鐵路副監工具有代理總監工職權 依格納齊烏斯

Сергѣй Владимировичъ Игнацiусъ,

Помощникъ и Замѣститель Главнаго Инженера по постройкѣ К. В. ж. д.

S. V. Ignatius,

Assistant and Deputy of the Chief Engineer for the construction of the Chinese Eastern Railway

Въ видѣ отступленія можно отмѣтить, что проѣзжавшій черезъ Маньчжурію въ періодъ постройки дороги лейтенантъ французской службы, H. Enselme такъ описывалъ впослѣдствіи въ своей книгѣ „A travers la Mandchourie“ свое впечатлѣніе отъ флаговъ К. В. ж. д.:

«Во всѣхъ населенныхъ пунктахъ строящейся линіи, какъ и надъ всѣми русскими учрежденіями въ Маньчжуріи, развѣвается рядомъ съ національными русскими флагами особый флагъ О-ва К. В. ж. д., присвоенный исключительно этой крупной организаціи; его можно встрѣтить всюду отъ Портъ-Артура до Владивостока. Въ немъ соединяются въ своеобразной комбинаціи національные цвѣта имперій Петербурга и Пекина. Драконъ и китайское солнце выдѣляются на бѣломъ и желтомъ фонѣ, раздѣленныхъ по діагонали, а въ лѣвомъ верхнемъ углу расположена русская трехцвѣтка. Такимъ образомъ, русскій флагъ соединяется здѣсь съ китайскимъ, какъ бы для того, чтобы наглядно символизировать союзъ этихъ націй».

Предназначенный для торжества павильонъ поражалъ своей художественной отдѣлкой; посрединѣ его былъ устроенъ фонтанъ, а на противоположной отъ входа стѣнѣ, въ особой аркѣ, помѣщалось художественное панно, изображавшее паровозъ, съ уходящею вдаль парою рельсъ. Благодаря совершенству исполненія, при этомъ получалась полная иллюзія дѣйствительности.

По размѣрамъ павильонъ былъ расчитанъ на 200 человѣкъ приглашенныхъ, но съѣздъ оказался значительно меньше (около 80 чел.).

Присутствовали, кромѣ состава Строительнаго Управленія, какъ это упомянуто выше, мѣстная русская и китайская администрація, Наказный Атаманъ Уссурійскаго казачьяго войска генералъ Субботичъ, Начальникъ Уссурійской желѣзной дороги полковникъ Д. Л. Хорватъ, адмиралъ стоявшей во Владивостокѣ французской эскадры со своимъ штабомъ и др.

Приглашенные русскіе участники и гости, согласно выработаннаго церемоніала, съѣхались въ станицѣ Полтавской еще наканунѣ вечеромъ и расположились на ночлегъ по особо отведеннымъ избамъ. На утро 16-го было подано 40 троекъ, въ которыя размѣстились приглашенные, одѣтые въ парадную форму. Часовъ въ 10 утра всѣ прибыли въ палаточный лагерь на русскомъ берегу рѣки Сяо-Суй-Фынъ. Гостей встрѣчалъ Н. С. Свіягинъ со своими сотрудниками—инженеромъ И. И. Обломіевскимъ и др. Здѣсь былъ отслуженъ молебенъ.

По окончаніи богослуженія съ противоположнаго, китайскаго берега на паромѣ переѣхали мѣстныя китайскія власти и привѣтствовали собравшихся, послѣ чего всѣ вмѣстѣ отправились черезъ рѣку къ мѣсту работъ, гдѣ присутствовавшіе по очереди производили насыпку грунта. Первая тачка земли была насыпана генераломъ Субботичемъ.

По окончаніи церемоніи закладки въ павильонѣ состоялся парадный обѣдъ.

Рѣдкое единодушіе и подъемъ отличали это красивое, исключительное по своему историческому значенію торжество, многимъ участникамъ коего пришлось въ ближайшіе же дни отправляться въ далекія и трудныя изысканія въ чуждомъ и невѣдомомъ краю.

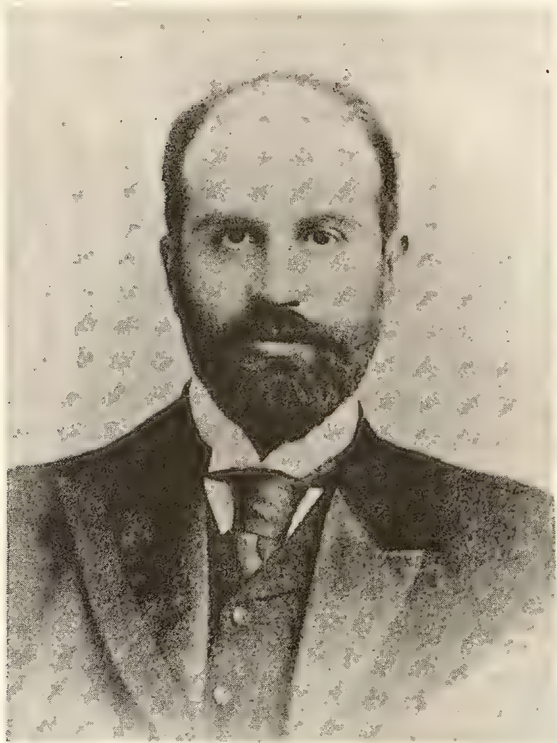
Описанное торжество совпало, какъ увидимъ ниже, съ разгаромъ изыскательскихъ работъ, въ результатѣ которыхъ выяснилась впослѣдствіи необходимость отказаться отъ перехода русской границы въ томъ именно мѣстѣ, гдѣ это торжество происходило (близъ ст. Полтавской).

По соображеніямъ, приводимымъ въ слѣдующей главѣ, рѣшено было при трассировкѣ линіи К. В. ж. д. остановиться на такъ называемомъ сѣверномъ, а не южномъ ея варіантѣ, намѣченномъ первоначально; въ связи съ этимъ, хотя и незначительно, перемѣстился и конечный пунктъ линіи при пересѣченіи ею границы русскаго Пріамурья (раіонъ Гродеково-Пограничная).

Начатыя еще въ серединѣ 1897 года, работы по изысканіямъ такъ же, какъ и послѣдующая постройка дороги, были сразу же двинуты быстрымъ темпомъ и вплоть до событій 1900 года развивались энергично и успѣшно, несмотря на рядъ исключительно неблагопріятныхъ мѣстныхъ условій.

Тормозили дѣло и малокультурность и техническая неопытность населенія, и отсутствіе вполнѣ точныхъ географическихъ и топографическихъ данныхъ; много было и другихъ препятствій и треній, вытекавшихъ главнымъ образомъ изъ природныхъ и бытовыхъ особенностей этого еще не тронутаго цивилизаціей края. Дабы дать возможность читателямъ болѣе или менѣе отчетливо судить о томъ, чѣмъ была Маньчжурія 25 лѣтъ тому назадъ, до прибытія русскихъ, для болѣе наглядной оцѣнки той незаурядной борьбы и духовной и матеріальной, которая выпала здѣсь на долю русскихъ піонеровъ съ первыхъ же дней постройки, мы помѣщаемъ въ приложеніяхъ къ настоящему обзору краткій историко-географическій очеркъ Маньчжуріи, ея природы, климата, населенія и историческаго прошлаго (см. приложеніе VII).

Внѣ болѣе или менѣе близкаго знакомства съ условіями этого своеобразнаго края трудно вполнѣ отчетливо уяснить себѣ всѣ тѣ трудности, которыя строителямъ пришлось здѣсь преодолѣть въ процессѣ ихъ отвѣтственной работы.



伯闊吉羅夫

中東鐵路公司董事旋任駐京俄國公使一九〇八年二月一日作故

Дмитрій Дмитріевичъ Покотиловъ,

Членъ Правленія Общества К. В. ж. д.
Впослѣдствіи Россійскій Посланникъ въ Пекинѣ.
(Умеръ 1 февраля 1908 года).

D. D. Pokotiloff,

Member of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company.
Later was Russian Minister at Peking. (Died in February 1908).

齊格列爾

係東省鐵路公司第一任坐辦

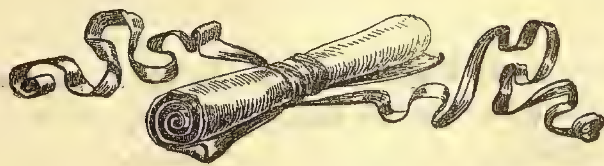
Эмилій Карловичъ Циглеръ,

Первый Директоръ-Распорядитель Правленія О-ва К. В. ж. д.

E. C. Ziegler,

First Managing Director of the Board of the Chinese Eastern Railway Company.

Общій ходъ и послѣдовательность этой работы, какъ на изысканіяхъ, такъ и во время самой постройки, полны крупнаго интереса и составляютъ поистинѣ героическую пору въ жизни дороги. Въ ближайшихъ главахъ мы постараемся привести, къ сожалѣнію, далеко не исчерпывающій очеркъ этого періода дѣятельности русскихъ въ Маньчжуріи, составленный по немногимъ, еще сохранившимся и дошедшимъ до насъ отрывочнымъ документамъ и личнымъ воспоминаніямъ здравствующихъ участниковъ.



Глава II.

Разъѣздъ изыскателей по участкамъ. Предварительная экспедиція Н. С. Свіягина въ 1895 году. Два варіанта линіи К. В. ж. д.,—сѣверный и южный. Условія жизни и работы изыскателей. Воспоминанія С. Ц. Оффенберга. Объѣздъ А. І. Юговичемъ изыскательскихъ участковъ. Поиски Тихоновымъ перевала черезъ горный хребетъ Джанъ-Гуанъ-Цай-Линъ. Окончаніе основныхъ изысканій въ январѣ 1898 года.

Строительное Управленіе К. В. ж. д. должно было окончательно организоваться во Владивостокѣ, но въ зачаточномъ видѣ оно функціонировало уже въ Петербургѣ съ января 1897 года, первоначально являясь лишь какъ бы личной канцеляріей Главнаго Инженера А. І. Юговича и его помощника С. В. Игнаціуса; временно эта канцелярія помѣщалась въ номерахъ Европейской гостиницы.

Здѣсь надлежало въ первую очередь подобрать надежный штатъ работниковъ изъ числа многихъ предлагавшихъ свои услуги лицъ, организовать изыскательскія партіи, снабдить ихъ всѣмъ необходимымъ изъ того, что нельзя было бы найти на мѣстѣ работъ, намѣтить способы доставки въ раіонъ будущей постройки потребныхъ матеріаловъ и техническихъ приспособленій, для чего сдѣлать крупные, во многихъ случаяхъ заграничные, заказы и т. п.

При выборѣ главнѣйшихъ строителей и помощниковъ инженеръ А. І. Юговичъ естественно стремился прежде всего привлечь къ отвѣтственному дѣлу постройки К. В. ж. д. людей, лично ему извѣстныхъ; особенно охотно принималъ онъ на службу своихъ недавнихъ сотрудниковъ по работамъ на Рязанско-Уральской жел. дорогѣ; но, съ другой стороны, были необходимы также и люди болѣе или менѣе близко знакомые съ особенностями того края, гдѣ рѣшено было вести новую линію. Изъ этой послѣдней категоріи, помимо инженеровъ Бочарова и Амосова, участниковъ постройки Уссурійской линіи, наиболѣе виднымъ и вполнѣ освѣдомленнымъ лицомъ являлся инженеръ

霍鐸羅夫斯基 在一九一八年以前曾任總公司董事

Иванъ Ивановичъ Ходоровскій,

Членъ Правленія Общества К. В. ж. д. по 1918 годъ.

I. I. Hodorovski,

Member of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company up to the year 1918.

皆斯尼次基 中東鐵路公司董事自一九二〇年十一月六日起至一九二二年七月二十日止

Иванъ Ивановичъ Десницкій,

Членъ Правленія Общества К. В. ж. д. Съ 6 ноября 1920 г. по 20 іюля 1922 года (†).

I. I. Desnitzki,

Member of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company, from the 6-th November 1920 to the 20-th July 1922 (†).

путей сообщенія Н. С. Свіягинъ, руководитель первой экспедиціи по Маньчжуріи въ 1895 году и также одинъ изъ главныхъ участниковъ постройки Уссурійской желѣзной дороги. Онъ и былъ приглашенъ Юговичемъ на должность Начальника Техническаго Отдѣла Строительнаго Управленія Китайской Восточной желѣзной дороги. Впослѣдствіи, уже во Владивостокѣ, Н. С. Свіягинъ отказался отъ этой должности и предпочелъ взять на себя постройку участка Никольскъ-Уссурійскій—Пограничная.

Кромѣ Свіягина, Амосова и Бочарова, изъ главныхъ сотрудниковъ, въ первую очередь приглашенныхъ, были—инженеръ-технологъ С. М. Ваховскій (по части механическихъ оборудованій) и К. Ю. Веберъ (по лѣснымъ и матеріальнымъ заготовкамъ). Врачебная часть была возложена на доктора М. И. Полетику. Правителемъ Канцеляріи Строительнаго Управленія былъ назначенъ А. И. Чайковскій, а Главнымъ Бухгалтеромъ—А. М. Богдановъ.

Уже въ февралѣ—мартѣ того же 1897-го года явилась возможность намѣтить и распредѣлить основные изыскательскіе участки, которыхъ предположено было всего шесть, а именно:

Первый участокъ (въ двухъ варіантахъ). 1-й—отъ русской границы въ Забайкальѣ на Хайларъ и Цицикаръ, до западныхъ отроговъ Хингана (приблизительно—по долинѣ р. Ялъ) и 2-й—также до Хингана, но въ направленіи на Хайларъ и Бодунэ, т. е., вдоль р. Чолъ. Изысканія на всемъ этомъ районѣ были поручены инженеру А. Л. Гершову (его помощникомъ и замѣстителемъ являлся инженеръ С. Ц. Оффенбергъ).

Второй участокъ. Изысканія черезъ Большой Хинганъ—поручены инженеру И. Л. Просинскому.

Третій участокъ. Отъ восточныхъ отроговъ Большого Хингана до р. Нонни. Начальникъ участка—инж. Ф. С. Гиршманъ, его помощникъ и замѣститель—инж. М. А. Амосовъ.

Четвертый участокъ. Между рѣками Нонни и Сунгари. Имѣлись въ виду оба варіанта—на Бодунэ и на Хуланченъ (близъ теперешняго Харбина). Начальникъ участка—инженеръ путей сообщенія кн. С. Н. Хилковъ, его помощникъ и замѣститель—инженеръ А. И. Шидловскій.

Пятый участокъ. Отъ Ашихэ до Мудандзяня (отъ Хуланчена до Эхо). Начальникъ участка—инж. Цивинскій, его помощникъ—инженеръ И. И. Обломіевскій и

Шестой участокъ. Отъ рѣки Мудандзянь до русской государственной границы въ Пріамурьѣ. Начальникъ участка—инж. И. П. Бочаровъ*).

*) Кромѣ того, какъ увидимъ ниже, отдѣльныя порученія по изысканіямъ спеціально южнаго варіанта были возложены на Тихонова (Ник.-Уссур.—Нингута и далѣе, на западъ) и Писаревскаго (Бодунэ-Нингута).

Уже къ апрѣлю мѣсяцу наборъ служащихъ и распредѣленіе ихъ ролей были закончены и предстояла отправка изыскательскихъ партій на Дальній Востокъ. Большинство ѣхало черезъ Одессу, морскимъ путемъ, но нѣкоторые отправились также и по строющемуся Великому Сибирскому пути. Ранѣе другихъ прибыла во Владивостокъ группа построечниковъ во главѣ съ инженеромъ Амосовымъ; 15-го апрѣля на пароходѣ Добровольнаго Флота «Владиміръ» отплыли изъ Одессы кн. С. Н. Хилковъ и К. Ю. Веберъ со своими сотрудниками—А. И. Шидловскимъ, Е. В. Даніэлемъ, Карповымъ и др. 29 мая пассажиры «Владиміра» благополучно прибыли во Владивостокъ, гдѣ были, между прочимъ, встрѣчены Начальникомъ Уссурійской ж. д. полковникомъ Д. Л. Хорватъ и главнымъ строителемъ этой дороги инженеромъ О. П. Вяземскимъ.

Здѣсь новоприбывшимъ сразу же пришлось столкнуться съ первыми затрудненіями: Владивостокъ того времени оказался недостаточно подготовленнымъ къ пріему такого большого количества пріѣзжихъ,—въ гостинницахъ не хватало помѣщеній, пришлось устраиваться кое-какъ, съ большимъ трудомъ и лишеніями, по частнымъ квартирамъ.

Съ пріѣздомъ кн. Хилкова была начата подготовка во Владивостокѣ (временнаго) Строительнаго Управленія.

Большое содѣйствіе строителямъ оказалъ Пріамурскій генералъ-губернаторъ, ген. Духовской, съ оффиціальнымъ визитомъ къ которому въ Хабаровскъ ѣздилъ кн. Хилковъ по только что открытой для движенія Уссурійской жел. дор.

Между прочимъ, генералъ-губернаторомъ было прикомандировано въ распоряженіе Строительнаго Управленія 800 человѣкъ солдатъ изъ мѣстныхъ стрѣлковыхъ батальоновъ, состоять же при Главномъ Инженерѣ былъ назначенъ генеральнаго штаба капитанъ Соковнинъ.

Прикомандированные солдаты, на обязанность которыхъ была возложена охрана изыскательскихъ партій въ Маньчжуріи впредь до прибытія формировавшейся въ Россіи спеціальной Охранной Стражи К. В. ж. д., по общимъ отзывамъ превосходно несли свою новую службу и польза, приносимая ими впослѣдствіи, въ особо трудные моменты изыскательской жизни, значительно превосходила ихъ упомянутое основное назначеніе. Необходимо отмѣтить, что самый фактъ присутствія въ районѣ изысканій военной охраны былъ уже достаточенъ для пресѣченія дѣятельности злонамѣренныхъ элементовъ и къ активнымъ дѣйствіямъ въ этомъ отношеніи обращаться приходилось не часто. Самое же населеніе въ массѣ всюду встрѣчало русскихъ строителей безъ всякой враждебности и лишь проявляло повышенное, подчасъ утомительное, любопытство, впрочемъ, легко объясни-

мое, такъ какъ изыскательскимъ партіямъ приходилось побывать и въ такихъ мѣстахъ, куда до тѣхъ поръ еще не ступала нога европейца.

Вполнѣ благожелательное отношеніе населенія находило себѣ объясненіе отчасти въ томъ, что съ самаго начала работъ, въ видѣ основного принципа, всему составу партій, до самыхъ мелкихъ агентовъ включительно, вмѣнено было въ обязанность при всякихъ сдѣлкахъ и покупкахъ расчитываться съ населеніемъ самымъ аккуратнымъ образомъ и не брать ничего безплатно или въ долгъ. Стремясь всѣми доступными мѣрами расположить къ себѣ мѣстныхъ жителей, Строительное Управленіе вообще не скупилось на расходы и, между прочимъ, широко придерживалось распространеннаго у китайцевъ обычая взаимныхъ подарковъ. Неприхотливость населенія и скромность мѣстныхъ властей проглядывала до извѣстной степени въ самомъ выборѣ этихъ подарковъ, напр., особенно большимъ успѣхомъ пользовались бинокли, музыкальные ящики, ликеры и даже самые обыкновенные часы съ будильникомъ.

Возвращаясь къ изложенію послѣдовательнаго хода событій, необходимо отмѣтить, что кромѣ организаціи и снаряженія изыскательскихъ партій, Строительному Управленію надо было сразу же озаботиться отводомъ берегового участка во Владивостокѣ, на приморской пристани Эгершельдъ, для выгрузки имѣющихъ прибывать, выписанныхъ изъ Англіи и другихъ странъ въ большомъ количествѣ матеріаловъ, машинъ, приспособленій и судовыхъ частей для собственной флотиліи К. В. ж. д.

Въ этомъ отношеніи сначала встрѣтились нѣкоторыя затрудненія со стороны мѣстнаго морского вѣдомства. Вскорѣ, однако, вопросъ о прибрежномъ участкѣ былъ детально вырѣшенъ въ благопріятномъ смыслѣ въ Петербургѣ, по представленію Правленія О-ва К. В. ж. д., соглашеніемъ Министровъ: Финансовъ, Путей и Морского, въ силу состоявшагося еще 10 мая 1897 года особаго Высочайшаго повелѣнія о передачѣ во временное пользованіе О-ва К. В. ж. д. береговой полосы бухты «Золотой Рогъ», протяженіемъ до 400 пог. саж. въ длину и до 50-ти—въ ширину.

Въ это же время Строительному Управленію пришлось, между прочимъ, выписать изъ Америки значительную партію корабельнаго лѣса (аррагонской сосны) для постройки собственныхъ пароходовъ и баржъ.

Выписка эта была рѣшена еще въ Петербургѣ, въ виду отсутствія на мѣстѣ работъ лѣсорубочныхъ предпріятій, а также и по удобству и дешевизнѣ морской перевозки, благодаря чему доставка изъ за границы была выгоднѣе, нежели покупка мѣстнаго южно-уссурійскаго лѣса.

По окончаніи въ главнѣйшихъ чертахъ всѣхъ необходимыхъ приготовленій, изыскательскія партіи начали отправляться на мѣсто работъ, въ

Маньчжурію. Раньше другихъ, а именно 29-го іюня, выѣхала партія кн. Хилкова и въ началѣ іюля, одновременно съ присоединившимися къ ней партіями Гершова и Гиршмана, прибыла на пароходѣ черезъ Иманъ въ Хабаровскъ; здѣсь было получено продовольствіе въ видѣ консервовъ—изъ мѣстныхъ интендантскихъ складовъ (100.000 порцій). Послѣ почти двухнедѣльной томительной задержки въ ожиданіи парохода, 12 іюля, отслуживъ напутственный молебенъ, изыскатели двинулись, наконецъ, вверхъ по Амуру, на арендованномъ у мѣстнаго купца Богданова небольшомъ пароходѣ «Силачъ».

18-го іюля, по прибытіи въ станицу Михайлово-Семеновскую, изыскатели раздѣлились: первая и третья партіи должны были идти дальше по Амуру—къ Благовѣщенску, а оттуда, черезъ Айгунь, по такъ называемой Императорской дорогѣ—на Цицикаръ и дальше на западъ, по своимъ участкамъ, тогда какъ партіи кн. Хилкова надлежало двигаться вверхъ по Сунгари, въ раіонъ Бодунэ (4-й изыскательскій участокъ).

Путешествіе по Сунгари само по себѣ уже представляло значительныя трудности, такъ какъ не было точныхъ картъ*) и фарватеръ былъ неизвѣстенъ: приходилось, во избѣжаніе перекатовъ и мелей, все время производить промѣры этой капризной рѣки.

23 іюля «Силачъ» прибылъ въ Сансинъ, уже чисто китайскій городъ, гдѣ кн. Хилковъ обмѣнялся дружественными визитами съ мѣстнымъ фудутуномъ.

На слѣдующій день по выходѣ изъ Сансина партія встрѣтила небольшой пароходикъ, на которомъ возвращался изъ Маньчжуріи въ Хабаровскъ не безъизвѣстный въ свое время по научнымъ экспедиціямъ и изслѣдованіямъ полковникъ Громбчевскій, впослѣдствіи состоявшій Помощникомъ Управляющаго Кит. Вост. ж. д. по гражданской части.

Свистокъ этого удалявшагося парохода послужилъ для изыскателей какъ бы прощальнымъ сигналомъ: все привычное, европейское оставалось для нихъ позади; дальше начиналась неизвѣданная страна, заманчивая своей первобытной нетронутостью; въ ея бытъ и природу надолго суждено было окунуться смѣлымъ пришельцамъ.

1-го августа пароходъ «Силачъ» остановился уже въ виду города Бодунэ, близъ котораго должны были начаться изысканія кн. Хилкова.

Здѣсь необходимо, въ видѣ отступленія, сказать нѣсколько словъ объ общемъ планѣ намѣченныхъ еще въ Петербургѣ изыскательскихъ работъ.

---

*) Имѣлась лишь весьма приблизительная карта Кокшайскаго (см. прилож. VII—„Очеркъ Маньчжуріи") и результаты военно-топографическихъ съемокъ.

Передъ выѣздомъ партіи на Дальній Востокъ въ распоряженіи Строительнаго Управленія было очень немного точныхъ данныхъ о детальномъ характерѣ той мѣстности, по которой должна была пройти дорога, если не считать тѣхъ матеріаловъ, которые являлись результатомъ изслѣдованій, предпринятыхъ еще въ 1895 году инженеромъ Свіягинымъ въ восточномъ раіонѣ Сѣверной Маньчжуріи (отъ станицы Полтавской до Нингуты) и инж. Андріановымъ—въ западномъ раіонѣ.*)

Изъ составленной Н. С. Свіягинымъ по поводу этой экспедиціи особой записки, подъ заглавіемъ «По русской и китайской Маньчжуріи отъ Хабаровска до Нингуты» видно, что его изслѣдованіе имѣло, главнымъ образомъ, топографическія цѣли, а также систематизацію полевыхъ барометрическихъ наблюденій и вычисленіе по нимъ рельефовъ мѣстности. Эти данныя, въ связи съ матеріалами географическаго, климатическаго и бытового характера, послужили весьма цѣннымъ для того времени вкладомъ въ наши скудныя познанія о Маньчжуріи и въ извѣстной степени могли предопредѣлить собою наиболѣе цѣлесообразное направленіе будущей желѣзнодорожной линіи.

Экспедиціи Свіягина предшествовали, между прочимъ, телеграфныя сношенія Пріамурскаго генералъ-губернатора Духовскаго съ нашимъ посланникомъ въ Пекинѣ, графомъ Кассини, въ результатѣ чего отъ китайскаго правительства послѣдовало предписаніе Гириньскому и Цицикарскому цзяньцзюнямъ—оказывать инженеру Свіягину всякое содѣйствіе. Передъ своимъ путешествіемъ Свіягинъ былъ снабженъ, кромѣ того, охранными листами отъ мѣстныхъ китайскихъ властей.

Его поѣздка продолжалась съ сентября по декабрь, такъ что заключительныя изслѣдованія производились имъ уже при 30°-номъ морозѣ.

Свою интересную записку Свіягинъ заканчиваетъ пророческимъ указаніемъ на великое въ будущемъ значеніе для Россіи и Китая обслѣдованнаго имъ раіона.

Въ соотвѣтствующихъ петербургскихъ кругахъ при обсужденіи вопроса о направленіи будущей желѣзнодорожной магистрали конкурировали двѣ идеи: такъ называемое сѣверное направленіе—Цицикаръ - Хуланченъ и южное направленіе—на Бодунэ и Нингуту. Исходная и конечная точки линіи на русской границѣ въ обоихъ случаяхъ оставались почти однѣ и тѣ же.

Сѣверное направленіе въ восточномъ участкѣ линіи болѣе или менѣе совпадало съ результатами изслѣдованій Свіягина и вообще являлось легче осуществимымъ по сравнительной краткости въ немъ горныхъ участковъ

*) Имѣлись также секретные „Матеріалы по Азіи"—изданіе Главнаго Штаба, съ маршрутными съемками работы военныхъ топографовъ.

(въ три раза менѣе, чѣмъ на южномъ направленіи); кромѣ того, при сѣверномъ варіантѣ выгадывалось около 150 верстъ на общей протяженности линіи.

Въ началѣ предпочтено было, однако, южное направленіе, несмотря на всѣ указанныя выше его невыгодныя стороны. Въ основаніе этого предпочтенія легло очень много разнохарактерныхъ соображеній, въ видѣ, напримѣръ, предполагавшейся большей заселенности южнаго раіона, что въ дѣйствительности не подтвердилось, наличія въ немъ значительныхъ торговыхъ центровъ, вродѣ города Бодунэ; возможно также, что одной изъ слагаемыхъ послужила и мысль о болѣе широкой, при южномъ варіантѣ, сферѣ нашего вліянія въ Маньчжуріи, словомъ, по цѣлому ряду основаній рѣшено было вести изысканія, главнымъ образомъ, въ направленіи Бодунэ-Нингута. Сильнымъ и активнымъ сторонникомъ этого варіанта оказался и Товарищъ Предсѣдателя Правленія Общества К. В. ж. д., инженеръ Кербедзъ, который, впрочемъ, и по многимъ другимъ вопросамъ, связаннымъ съ изысканіями и первымъ періодомъ постройки стремился проявлять свою иниціативу и даже непосредственное руководство работами. По поводу заявленій о почти очевидной невозможности при южномъ варіантѣ найти удобный перевалъ черезъ пересѣкавшій востокъ Маньчжуріи горный хребетъ Джанъ-Гуанъ-Цай-Линъ, инженеръ Кербедзъ настоятельно рекомендовалъ обратиться къ содѣйствію не безызвѣстнаго въ ту эпоху желѣзнодорожнаго изслѣдователя Тихонова, хотя и не имѣвшаго инженернаго диплома, но опытнаго самоучки-практика по изысканіямъ.

Приглашеніе Тихонова не входило въ первоначальный планъ Строительнаго Управленія и лишь слѣдуя авторитетному указанію инж. Кербедзъ, его привлекли, какъ бы на гастроли, на исключительно выгодныхъ условіяхъ*), спеціально для изысканія упомянутаго горнаго перевала въ южномъ направленіи—отъ Никольска-Уссурійскаго на Нингуту и далѣе на западъ.

Къ разрѣшенію этого кардинальнаго вопроса о перевалѣ свелся, въ сущности, главный интересъ изыскательскихъ работъ въ восточномъ раіонѣ линіи.

Примѣнительно къ принятымъ направленіямъ и распредѣлялись въ августѣ мѣсяцѣ по линіи изыскательскіе отряды.

По прибытіи въ Бодунэ партія кн. Хилкова спѣшно занялась необходимыми хозяйственными приготовленіями въ видѣ пріобрѣтенія арбъ, быковъ, лошадей, съѣстныхъ припасовъ, погрузки геодезическихъ инструментовъ и т. д. и уже, примѣрно, черезъ недѣлю, раздѣлившись на группы

*) Протоколомъ Правленія за № 10, отъ 30 января 1897 г., Тихонову была обусловлена особая премія въ 25.000 руб.

(Шидловскій, Любинъ и Лучко), всѣ двинулись на предположенное для разбивки линіи мѣсто.

Самъ кн. Хилковъ еще въ періодъ упомянутыхъ приготовленій, не считаясь съ необычнымъ въ томъ году разливомъ Сунгари, затопившей луга на значительномъ разстояніи, лично, верхомъ, несмотря на всѣ затрудненія (нѣсколько разъ падалъ въ водяныя ямы вмѣстѣ съ лошадью, которую уносило теченіемъ), пробрался на линію и разыскалъ наиболѣе подходящіе къ ней подступы для партій.

Уже 8-го августа во всѣхъ раіонахъ этого участка начались работы; трассировка линіи, какъ и всегда, обозначалась пикетажемъ; изысканія здѣсь, несмотря на всѣ неудобства, къ октябрю были почти закончены.

Описаніе подробностей этихъ работъ и окружающей обстановки могло бы само по себѣ составить цѣлую книгу, по изобилію всякаго рода приключеній, которыя только по какому то особому счастью въ большинствѣ своемъ оканчивались благополучно.*)

Дабы судить вполнѣ наглядно объ условіяхъ, въ которыхъ протекала вообще работа изыскателей, обратимся къ дошедшему до насъ въ первоисточникѣ описанію переѣзда одной изъ партій на мѣсто изысканій и хода самыхъ работъ въ раіонѣ отъ русской границы въ Забайкальѣ до западныхъ отроговъ Хингана (1-й изыскательскій участокъ).

Это описаніе составлено, подъ непосредственнымъ живымъ впечатлѣніемъ, однимъ изъ участниковъ, инж. С. Ц. Оффенбергомъ и представляется въ высшей степени колоритнымъ, ярко передающимъ всю картину этого первоначальнаго, наиболѣе труднаго періода дѣятельности русскихъ въ Маньчжуріи. Пользуясь любезнымъ согласіемъ автора, мы приводимъ здѣсь это описаніе въ подлинникѣ.

Предварительно необходимо напомнить, что 1-я и 3-я изыскательскія партіи, къ которымъ относится разсказъ, выѣхали изъ Хабаровска, какъ упомянуто выше, одновременно съ партіей кн. Хилкова, но разстались съ ней возлѣ станицы Михайлово-Семеновской для продолженія пути по Амуру на Благовѣщенскъ.

«Первымъ тремъ изыскательскимъ участкамъ», пишетъ С. Ц. Оффенбергъ, «было приказано организовать свои обозы въ городѣ Благовѣщенскѣ и оттуда черезъ Айгунь, Мергень, Цицикаръ отправиться въ свои раіоны изысканій: 1-й участокъ долженъ былъ изслѣдовать линію отъ западной границы до Хинганскаго хребта, 2-ой участокъ—Хинганскій перевалъ, 3-ій участокъ—раіонъ отъ восточнаго склона Хингана до рѣки Нонни.

*) Интересно отмѣтить, что даже въ этихъ глухихъ мѣстахъ изыскатели не разъ имѣли встрѣчи съ туристами-англичанами, изъ которыхъ одинъ оказался извѣстнымъ изслѣдователемъ Китая, корреспондентомъ «Times'а»—Моррисономъ.

Предполагалось, что если не въ Благовѣщенскѣ, то въ Айгунѣ навѣрное можно будетъ нанять подводы для перевозки партій и всего имущества въ Цицикаръ, но на самомъ дѣлѣ оказалось, что нанять подводы ни въ Благовѣщенскѣ, ни въ Айгунѣ лѣтомъ невозможно, такъ какъ лѣтомъ обознаго движенія не существуетъ, вслѣдствіе разстройства дорогъ отъ дождей, а также и вслѣдствіе свирѣпствующей здѣсь каждое лѣто сибирской язвы.

Пришлось намъ поэтому организовать собственные обозы, т. е., покупать быковъ, телѣги, сбрую и небольшое количество лошадей (верховыхъ) Чего не хватило въ Благовѣщенскѣ, нужно было во что бы то ни стало пріобрѣсти въ Айгунѣ, Сахалянѣ и окрестныхъ китайскихъ деревняхъ, такъ какъ больше покупать было негдѣ, а время между тѣмъ шло.

Наконецъ, послѣ всевозможныхъ препятствій удалось купить для 1-го участка до 140 быковъ, около 100 штукъ арбъ тяжелыхъ и легкихъ, пріобрѣсти также запасы веревокъ, сбруи и колесъ.

2-го августа можно уже было выступить изъ Айгуня въ Цицикаръ, по такъ называемой Императорской дорогѣ.

Въ первый день мы могли отойти отъ Айгуня не далѣе 2-хъ верстъ.

Все не ладилось. Многіе купленные быки въ запряжкѣ никогда не ходили. Пришлось долго биться, чтобы пріучить ихъ идти сначала на пристяжкѣ, а затѣмъ запрягать и въ арбу. Арбы ломались; китайцы, нанятые какъ погонщики, отказывались исполнять наши требованія. Но зато этотъ первый день неудачъ научилъ насъ, на что мы должны особенно обратить вниманіе, пускаясь въ далекій, неизвѣстный путь.

Мы пришли къ заключенію: 1) что арбы легкаго типа хотя и менѣе прочны, но съ высокими колесами удобнѣе для предстоящей дороги, такъ какъ идутъ легче по болотамъ, 2) что необходимо разбить весь обозъ на части (по партіямъ) и двигаться отдѣльно каждой части, 3) что обязательно въ каждой части должны быть спеціальные плотники для исправленія арбъ.

Обозъ нашего участка состоялъ изъ 110 подводъ, среди которыхъ было 4 троечныхъ запряжки въ тарантасахъ, 12 русскихъ телѣгъ, запряженныхъ парами, а остальное—арбы, запряженныя быками. Какъ начальникъ участка, такъ и всѣ начальники партій ѣхали верхомъ; тарантасы примѣнялись лишь для нагрузки вещей и за все время похода, за исключеніемъ доктора, никто ими не пользовался.

Мы разсчитывали первоначально, что переходъ къ мѣсту работъ мы сдѣлаемъ скоро, что будемъ свободно проходить въ среднемъ по 25 верстъ въ день. Но тутъ то стали намъ попадаться неожиданныя препятствія.

工程師瓦霍夫斯基 管理機器及行船事宜並任臨時車務處處長

Северіанъ Марковичъ Ваховскій,

Помощникъ Гл. Инж. по постройкѣ К. В. ж. д., онъ же Н-къ Вр. Эксп., Механ. Части и Судоходства.

S. V. Vakhovski,

Assistant of the Chief Engineer for the construction of the Chinese Eastern Railway, and also Manager of Temporary Traffic Service, of Mechanical Department, and of Navigation Department.

建築東路工程師 司維牙金

Николай Сергѣевичъ Свіягинъ,

Помощникъ Гл. Инж. по постройкѣ К. В. ж. д., онъ же строитель Восточнаго Отд. и Н-къ Отдѣла отчетности.

N. S. Sviagin,

Assistant to the Chief Engineer for the construction of the Chinese Eastern Railway. Constructor of the Eastern Section of the Railway, and Chief of Accounting Department.

1897-ой годъ былъ исключительно дождливъ. Съ первыхъ чиселъ августа пошли такіе ливни, что даже маленькія рѣчки оказывались буквально непроходимыми въ бродъ. Шагъ за шагомъ приходилось преодолѣвать невѣроятныя препятствія, лишь бы двигаться впередъ. Потративъ полдня на переходъ какого-нибудь болота, изъ котораго общими силами приходилось вытаскивать увязшихъ быковъ или арбы обозъ подходилъ къ быстро несущемуся потоку, выступившему изъ береговъ. Никакихъ мостовъ, никакихъ средствъ къ переправѣ, прямо—руки опускаются. Но неужели ждать пока вода спадетъ? Нѣтъ, надо идти впередъ. Посылаются нарочные въ разныя стороны по деревнямъ, иногда за десятки верстъ, разыскивать лодки, плоты. Сколько переговоровъ съ китайцами. Въ концѣ концовъ помогаетъ обѣщаніе хорошей уплаты однимъ только посредникамъ для переговоровъ съ мѣстными властями, отъ которыхъ все зависитъ. Являются двѣ довольно ветхія лодочки. Наскоро сколачиваемъ ихъ досками. Устраивается такимъ образомъ паромъ. На такой паромъ ставится арба, привязанная къ нему веревкой и паромъ этотъ пускается по теченію, которое далеко относитъ нашу арбу, но, въ концѣ концовъ, при помощи шестовъ удается причалить къ противоположному берегу. Сколько страха за каждую арбу. Сохрани Богъ, опрокинется и погибнетъ въ волнахъ цѣнное имущество, а для насъ все было цѣнное, потому что мы везли только самые необходимые предметы. Въ одномъ мѣстѣ при такой переправѣ опрокинулась въ воду арба, гдѣ были ящики пиленаго сахара. Сахаръ, конечно, пропалъ и пришлось потомъ пить чай съ китайскимъ, грязнымъ, черным сахаромъ. Наконецъ, послѣ тяжелаго, напряженнаго труда арбы и телѣги переправлены (телѣги и тарантасы пришлось переправлять, снимая колеса и даже оси, такъ какъ на паромѣ онѣ не помѣщались). Надо переправлять лошадей, быковъ, барановъ (послѣднихъ мы гнали на убой); особенно трудно было переправлять барановъ. Сколькихъ усилій стоило загнать стадо въ воду. Наконецъ, все готово, сейчасъ первые ряды начнутъ переплывать, а тогда пойдетъ и все стадо. Но нѣтъ, стадо круто повертываетъ назадъ, сбиваетъ съ ногъ солдатиковъ и китайцевъ-погонщиковъ и разбѣгается по кустамъ. Надо вновь собирать, загонять въ воду и т. д.

Послѣ 18-ти дней такого пути (изъ которыхъ 2-е сутокъ насъ держалъ на мѣстѣ не перестававшій ни на минуту проливной дождь), мы наконецъ прибыли въ г. Мергень. Отсюда рѣка Нонни уже судоходна для джонокъ. Для сокращенія времени мы рѣшили нанять здѣсь джонки и спуститься внизъ по теченію до г. Цицикара, а обозъ порожнякомъ отправить по дорогѣ въ Цицикаръ. Въ Мергенѣ мы простояли 3 дня для исправленія обоза, а главное—для отдыха людямъ и измученнымъ нашимъ лошадямъ и быкамъ. Китайское населеніе встрѣчало насъ безъ злобы, продавало овощи, арбы, быковъ, хотя, конечно, за все пришлось платить неслыхан-

ныя здѣсь цѣны. Во многихъ деревняхъ жители впервые видѣли европейцевъ. Насъ окружали толпы китайцевъ, которые ощупывали наши сапоги, платье и съ большимъ любопытствомъ разглядывали тарантасы, русскія телѣги и все невиданное ими никогда раньше.

Мы не имѣли представленія о Маньчжуріи, поэтому запаслись на дорогу всѣмъ, даже крупой. Оказалось, что у китайцевъ можно было купить вездѣ пшено (сьемиза), разныя овощи: картофель, огурцы, капусту китайскую, арбузы. Все это значительно облегчало наши заботы о пропитаніи. Пользуясь трехдневной стоянкой въ Мергенѣ, мы наскоро построили здѣсь хлѣбопекарную печь и выпекли за это время до 30 пудовъ хлѣба и сухарей. Этимъ мы значительно сберегли запасъ сухарей, отпущенныхъ намъ въ Хабаровскѣ военнымъ вѣдомствомъ. Наконецъ, 21-го Августа мы тронулись въ путь, размѣстившись на джонкахъ чрезвычайно тѣсно. Но и такое путешествіе было во много разъ лучше испытанныхъ нами трудовъ при переходѣ Айгунь-Мергень (до 200 верстъ разстоянія).

Вслѣдствіе сильнѣйшихъ дождей вода въ р. Нонни стала быстро подниматься. Разливъ Нонни представлялъ собою величественное зрѣлище. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ не было видно береговъ, такъ что получалось впечатлѣніе, какъ будто мы плывемъ по озеру. Если бы не мысль о нашемъ обозѣ, которому приходилось, какъ мы узнали впослѣдствіи, дѣлать переходы по мѣстности, на протяженіи 30-ти верстъ сплошь залитой водой, причемъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ нагружаться на плоты, затѣмъ опять переходить въ бродъ,—это путешествіе не было бы для насъ такъ мучительно. Мы постепенно углублялись въ невѣдомую страну, гдѣ все для насъ было ново, загадочно. Мы присматривались къ мѣстному населенію и думали, какъ это населеніе отнесется къ намъ, когда мы поселимся здѣсь, удастся ли намъ впослѣдствіи, при постройкѣ дороги найти здѣсь рабочую силу, и т. под.

Наконецъ, послѣ двѣнадцатидневнаго плаванія, 2-го сентября мы увидѣли на горизонтѣ характерныя китайскія ворота г. Цицикара.

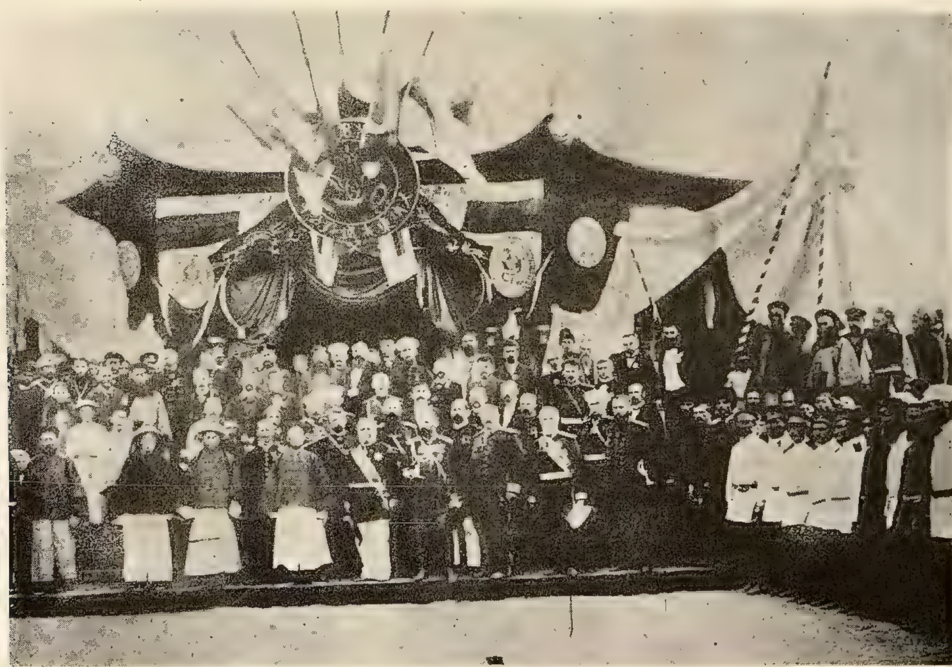
Не желая возбуждать любопытство мѣстнаго населенія, мы рѣшили остановиться на островѣ, въ 2-хъ верстахъ отъ города и оттуда уже на лодкахъ ѣздить въ городъ небольшими партіями, по очереди.

Вся мѣстность около г. Цицикара была затоплена водой. Вода подходила къ сѣвернымъ воротамъ. Этотъ небывалый разливъ сильно насъ волновалъ. Мы безпокоились за судьбу нашего обоза, шедшаго порожнякомъ изъ Мергеня; притомъ этотъ разливъ страшно тормозилъ сообщеніе наше съ городомъ, гдѣ намъ пришлось организоваться вновь еще разъ, чтобы идти прямо на работы, до которыхъ предстояло пройти еще 400 верстъ. Здѣсь мы запаслись теплой одеждой, закупили провизію.

一八九五年工程師司維雅琴在海濱省伯爾達夫村
王龍溝山嶺間測算東路方向圖

Предварительное изслѣдованіе общаго направленія линіи К. В. ж. д. въ 1895 году. Партія Инжен. Н. С. Свіягина въ ущельѣ горнаго хребта Ванлунгоу близъ станицы Полтавской Приморской области Октябрь 1895 г.

Preliminary exploration of the general tracing line of the Chinese Eastern Railway in the year 1895. Party of Engineer. N. S. Sviagin in defile of Wanglunkow mountain range, near Poltavskaia Cossak village in Maritime province. Month of October, 1895.



在三岔口路線舉行試土開工禮節此路線即
於一八九七年八月十六日計畫作廢之路線

Открытіе построечныхъ работъ по южному, впослѣдствіи забракованному, варіанту 16-го августа 1897 г. на берегу пограничной рѣки Ушагоу близъ города Санчакоу и станицы Полтавской Приморской области. Группа участниковъ открытія.

Inauguration of construction works on the Southern line variation (which had subsequently been discontinued), ot the 16-th August, 1897, on the bank of the frontier river Ushakow, near the city Sanchakow and the Poltavskaia Cossak village in the Maritime province. Group of members of inauguration ceremony.

Только 19-го сентября прибылъ обозъ. Мы узнали, что при переправахъ утонуло нѣсколько лошадей, брошено нѣсколько быковъ, выбившихся изъ силъ. 20 сентября мы начали переправляться на правый берегъ рѣки Нонни на спеціальныхъ паромахъ, предоставленныхъ любезно въ наше распоряженіе дзянь-дзюнемъ Эн-цзы, которому мы немедленно по пріѣздѣ въ Цицикаръ сдѣлали оффиціальный визитъ. На другой день онъ намъ отдалъ визитъ во временномъ нашемъ помѣщеніи, въ городѣ. Вообще, дзяньдзюнь Эн-цзы очень внимательно отнесся къ намъ, былъ очень любезенъ, даже далъ намъ въ провожатые чиновника съ 8-ю вооруженными солдатами, которые насъ сопровождали до самаго Хайлара.

1-го октября ночью мы попали подъ настоящій снѣжный покровъ. Мы сильно пріуныли. До Хайлара оставалось идти, судя по расчету, еще дней 15, а затѣмъ еще дальше, въ назначенный намъ раіонъ изысканій, а тутъ зима уже начинала вступать въ свои права. Исполнимъ ли мы свою задачу —закончить къ 1-му января всѣ полевыя работы. Неужели весь этотъ тяжелый походъ, несмотря на неимовѣрныя усилія, пропадетъ даромъ и мы только съ будущей весны приступимъ къ изысканіямъ. У всѣхъ насъ былъ необычайный подъемъ духа. Мы знали, что на насъ разсчитываютъ, что мы должны справиться съ задачей... Всѣ, начиная съ простыхъ мастеровыхъ, напрягали усилія, чтобы достигнуть цѣли, не теряя ни одной лишней минуты. Мы не доѣдали и не досыпали, чтобы только идти впередъ.

Тяжело намъ дался переходъ черезъ Хинганскій перевалъ. Здѣсь у насъ пали три быка, которыхъ такъ и пришлось бросить на дорогѣ; кромѣ того, благодаря каменистой почвѣ, мы поломали здѣсь много арбъ и телѣгъ.

Морозы, между тѣмъ, на западной сторонѣ Хингана становились все чувствительнѣй, особенно ночью, въ палаткахъ. За Хинганомъ ручьи и рѣчки стали покрываться льдомъ.

Наконецъ, 16 октября мы достигли Хайлара, потративъ, такимъ образомъ, на одно путешествіе къ мѣсту работъ, считая только дорогу отъ Благовѣщенска, $2^1/_2$ мѣсяца самаго лучшаго для изысканій времени.

Въ Хайларѣ насъ не сразу впустили въ городъ. Пришлось простоять лагеремъ въ 2-хъ верстахъ передъ городомъ еще дня четыре, пока, послѣ визита амбаню и долгихъ разговоровъ съ мѣстными чиновниками, намъ не отвели помѣщеній въ кумирняхъ. Мы разсчитывали найти въ Хайларѣ достаточное количество муки, а потому изъ Цицикара взяли только на дорогу. Между тѣмъ, по пріѣздѣ въ Хайларъ мы сейчасъ же узнали, что амбань запретилъ купцамъ продавать намъ муки больше 100 гинъ за разъ (т. е., около 3-хъ пудовъ), боясь, что мы скупимъ всѣ запасы и весь раіонъ, для котораго центромъ служитъ Хайларъ, останется безъ муки. Несмотря на

переговоры, онъ не снялъ своего запрещенія и намъ пришлось сейчасъ же послать нарочныхъ въ Забайкалье, въ Нерчинскій заводъ за мукой, которую мы получили черезъ двѣ недѣли и, кромѣ того, написать письмо къ знакомымъ китайскимъ купцамъ въ Цицикаръ, чтобы намъ выслали въ Хайларъ еще до 200 пуд. муки.

Устроивъ нашу базу въ Хайларѣ, 21 октября мы выѣхали налегкѣ на полевыя работы.

Первыя двѣ партіи нашего участка еще около 4 октября свернули съ большой дороги Цицикаръ-Хайларъ въ долину р. Хорго, чтобы скорѣе начать работы на перевалѣ Коко-Чоло, на южномъ направленіи линіи. Перевалъ этотъ оказался очень тяжелымъ. Было сдѣлано два варіанта—съ тоннелемъ въ 400 саж. и безъ тоннеля, съ удлиненіемъ линіи выходомъ въ долину рѣки Уиткена.

Линія по долинѣ рѣки Чинхэ (южнаго направленія) не представляла собой большихъ техническихъ затрудненій и уже 16 ноября, кромѣ перевала Коко-Чоло, вся линія до Хайлара по сѣверному и южному направленію на востокъ была обслѣдована. Оставалось лишь связаться съ Забайкальской линіей. Мы имѣли частныя свѣдѣнія, что забайкальская партія измѣнила первоначальное направленіе Ононъ-Цурухайтуй и рѣшила идти въ обходъ р. Аргуни, пересѣкая Мутный протокъ, которымъ р. Аргунь соединяется съ озеромъ Далай-Норъ. Но направленіе это отъ Хайлара намъ было совершенно неизвѣстно. Не существовало никакихъ картъ, ни описаній дороги.

Мы снарядились налегкѣ, выбрали самыхъ лучшихъ лошадей изъ нашего обоза, не зная хорошенько, какъ придется ихъ кормить, если выпадетъ снѣгъ. Не знали, на чемъ будемъ разогрѣвать обѣдъ, такъ какъ мѣстность отъ Хайлара по направленію къ Далай-Нору, по словамъ монголъ, была безлѣсна.

Мы взяли съ собой, какъ большую драгоцѣнность, два толстыхъ сосновыхъ бревна по сажени длиной для пикетажныхъ кольевъ.

Холода становились все суровѣе; были дни, когда при сильномъ вѣтрѣ и морозѣ до 37° R положительно не было возможности работать. Въ такіе дни отъ мороза дышалось какъ то особенно тяжело. Густой иней покрывалъ усы и бороду. Чтобы закурить трубку (папиросы всѣ давно бросили и курили китайскій табакъ въ трубкахъ), нужно было оттаивать сначала примерзшіе къ бородѣ усы, иначе не представлялось возможнымъ просунуть трубку въ ротъ. Солдатики скоро изобрѣли для этого слѣдующую мѣру. Отыскивался кусокъ замерзшаго сухого навоза (въ Аргунскихъ степяхъ, гдѣ лѣтомъ пасутся большіе табуны, его было не трудно найти),

一八九七年驗勘路線團出發圖

Вьючный обозъ. Изысканія 1897 г. Pack horse convoy. Researches in 1897.

保護驗勘路線團中國護勇「一八九七年」

Китайскій конвой при изысканіяхъ. Изысканія 1897 г.
Chinese military escort of research party (researches of the year 1897).

При помощи спички этотъ кусокъ навоза зажигался и усиленно раздувался губами, какъ уголекъ. Усы постепенно оттаивали и только тогда можно было закурить. Желѣзныя печки въ палаткахъ топились только вечеромъ, т. к. ночью, за недостаткомъ людей некому было за ними смотрѣть, настолько всѣ бывали утомлены дневной работой, да, притомъ, и топлива не хватило бы на всю ночь. Мы ложились спать не раздѣваясь, въ мѣховыхъ мѣшкахъ, покрываясь шубами. Къ утру оказывалось, что отъ дыханія усы наши положительно примерзали къ шубамъ и оттаивали только, когда въ палаткѣ повышалась температура отъ топившейся желѣзной печки.

Къ нашему счастью за все время изысканій на этомъ протяженіи (около 200 верстъ) ни разу не выпалъ снѣгъ. Это дало намъ возможность держать нашихъ лошадей на подножномъ корму. Въ разстояніи 100 верстъ отъ Хайлара, около теперешней станціи Хорхонтэ мы встрѣтили монгольскія юрты и купили у монголъ сѣна и хворосту. Сѣно это значительно поддержало силы нашихъ лошадей.

Мѣстность на всемъ протяженіи отъ Хайлара до западной границы не представляла собою особыхъ техническихъ затрудненій. Были дни, когда мы проходили по 18 верстъ.

Чтобы облегчить себѣ оріентированіе въ мѣстности, гдѣ должна была закончить свои работы забайкальская партія и гдѣ была, слѣдовательно, цѣль нашихъ изысканій, мы послали въ пограничный казачій поселокъ Абагайтуй—найти проводника, который хотя приблизительно могъ бы намъ указать тѣ „пади", по которымъ шли Забайкальцы.

Наконецъ, 24 декабря мы нашли колышки Забайкальской линіи и сомкнули съ ней нашу выполнивъ такимъ образомъ, свою задачу: дать предварительный профиль линіи по двумъ направленіямъ—сѣверному и южному.

Пріятно было встрѣтить праздникъ Рождества Христова въ русскомъ поселкѣ Абагайтуй, закончивъ полевыя работы. Мы здѣсь получили распоряженіе ѣхать въ Цурухайтуй, гдѣ къ тому времени должны были собраться двѣ другія партіи участка, чтобы затѣмъ всѣмъ вмѣстѣ возвратиться во Владивостокъ для составленія проекта.

Черновой профиль на клѣтчаткѣ мы успѣли сдѣлать въ теченіе зимнихъ длинныхъ вечеровъ, пока въ палаткѣ топилась желѣзная печь.

2 января, въ Цурухайтуѣ мы распростились съ нашими солдатиками, къ которымъ очень привыкли за все это тяжелое время упорнаго труда и постоянной борьбы со всевозможными препятствіями; всѣ они безъ исключенія всегда безропотно и охотно исполняли самыя трудныя наши порученія, гордясь тѣмъ, что своей работой способствуютъ осуществленію великой культурной русской задачи на Дальнемъ Востокѣ.»

Къ сожалѣнію, до насъ не дошли столь же яркія и исчерпывающія описанія трудового быта изыскателей на другихъ участкахъ, но съ увѣренностью можно сказать, что всѣмъ было нелегко и только вѣра въ свое дѣло и сознаніе его чрезвычайнаго значенія поддерживали нравственное состояніе этихъ отважныхъ людей, которые временами чувствовали себя буквально отрѣзанными отъ всего міра, а иногда, при общей длинѣ линіи около 1500 верстъ, подолгу оставались въ томительной безвѣстности даже о томъ, что происходитъ на сосѣднихъ участкахъ.*)

Чувства и переживанія, волновавшія изыскателей, находили себѣ, однако, глубокое пониманіе и сердечный откликъ въ лицѣ Главнаго Инженера А. І. Юговича и его Помощника С. В. Игнаціуса, которые, выѣхавъ еще въ апрѣлѣ изъ Петербурга, черезъ Марсель, прибыли во Владивостокъ лишь 25 іюня. Въ пути А. І. Юговичу пришлось сдѣлать остановку въ Шанхаѣ, гдѣ уже въ это время находилось главнѣйшее на Д. Востокѣ Отдѣленіе Русско-Китайскаго Банка, а также и въ Тянь-Цзинѣ, для поѣздки въ Пекинъ, гдѣ А. І. Юговичъ, какъ отвѣтственный руководитель крупнаго, государственной важности дѣла былъ принятъ въ особой аудіенціи Богдыханомъ.

Въ путешествіи Главнаго Инженера и его Помощника сопровождали докторъ Полетика и личный секретарь А. І. Юговича кн. М. М. Хилковъ (сынъ б. министра путей сообщенія).

Какъ только работа Строительнаго Управленія во Владивостокѣ была во всѣхъ отношеніяхъ налажена, инж. Юговичъ, хорошо угадывая настроеніе своихъ подчиненныхъ, разбросанныхъ мелкими группами по обширной, малолюдной странѣ, рѣшилъ непосредственно самъ объѣхать всѣ изыскательскіе раіоны для выясненія и сводки достигнутыхъ результатовъ, а также и для столь необходимой всѣмъ нравственной поддержки. Съ другой стороны, ему надлежало вступить въ непосредственныя личныя сношенія съ высшими китайскими властями Гиринской и Цицикарской провинцій.

Выѣздъ Юговича задерживался тѣмъ, что на 28 августа было назначено оффиціальное торжество открытія построечныхъ работъ близъ станицы Полтавской, требовавшее личнаго присутствія Главнаго Инженера и только уже послѣ этого знаменательнаго дня, подробно описаннаго выше (см. стр. 32), А. І. Юговичу удалось осуществить личный объѣздъ всѣхъ изыскательскихъ участковъ, объѣздъ, затянувшійся до середины января 1898-го года.

Эту трудную и утомительную, почти пятимѣсячную поѣздку А. І. Юговича вмѣстѣ съ С. В. Игнаціусомъ до сихъ поръ очень тепло вспоминаютъ здравствующіе участники изысканій.

---

*) Въ этомъ отношеніи характеренъ случай съ инж. Писаревскимъ, имѣвшимъ порученіе идти изъ Бодунэ навстрѣчу Тихонову, потерявшимъ съ сосѣдними участками связь и еще долго бродившимъ по своему раіону, не зная, что работа Тихонова уже отмѣнена.

一八九七年工程師尤格維赤及副工程師依格那粗斯及保護勘驗路綫之團長索國夫寧飯後休息

Поѣздка Гл. Инж. А. I. Юговича и его Помощн. С. В. Игнацiуса по Маньчжурiи осенью и зимою 1897 г. Отдыхъ послѣ обѣда (А. I. Юговичъ, С. В. Игнацiусъ и Ген. штаба Полковникъ Соковнинъ, Н-къ отряда сибирск. стрѣлковъ, командированн. для охраны изыскательскихъ партiй). (Сентябрь 1897 г.).

Trip of Chief Engineer A. J. Yugovich and of his Assistant S. V. Ignatius across Manchuria during the autumn and winter of the year 1897. After dinner rest (A. J. Yugovich, S. V. Ignatius and Colonel Sokovnin, of General Staff, Commanding Officer of detachment of Siberian Fusileers, commisioned to protect the research parties). (September, 1897.).

一八九七年總工程師尤格維赤及副工程師依格那粗斯至吉林省城及是年工程師悅別爾在松花江上游採辦木料圖

Поѣздка Главнаго Инженера А. I. Юговича и его Помощника С. В. Игнацiуса по Маньчжурiи осенью и зимою 1897 г. Гор. Гиринъ. Сентябрь 1897 г. Группа съ агентами партiи К. Ю. Вебера, командированными лѣтомъ того же года на заготовку лѣсныхъ матерiаловъ въ верховьяхъ р. Сунгари.

Investigation trip of Chief Engineer A. J. Yugovich and of his Assistant S. V. Ignatius across Manchuria, during ine autumn and winter of 1897. The picture represents a group conjointly with agents of the ɩarty of K. J. Weber, commissioned during the summer of the same vear 1897 to prepare timber materials on the upper course of the Sungari river.

Въ личномъ посѣщеніи Юговичемъ самыхъ трудно доступныхъ мѣстъ они увидѣли живое, не бюрократическое отношеніе къ общему для всѣхъ дѣлу, интересъ и отзывчивое вниманіе къ посильной работѣ каждаго.

Сопровождали А. І. Юговича и С. В. Игнаціуса въ этой поѣздкѣ докторъ Полетика, капитанъ Генеральнаго Штаба Соковнинъ, драгоманъ Люйзиньчжень,—будущій китайскій посланникъ въ Петербургѣ и Товарищъ Министра Иностранныхъ Дѣлъ въ Китаѣ, а также нѣкій Цай-линь-би, главный подрядчикъ по землянымъ работамъ.

Въ двадцатыхъ числахъ октября Юговичъ прибылъ черезъ Гиринъ, гдѣ видѣлся съ дзянь-дзюнемъ, въ Бодунэ; изыскательской партіей кн. Хилкова ему была сдѣлана радостная и, въ предѣлахъ возможнаго, торжественная встрѣча. Несмотря, однако, на стремленіе къ нѣкоторой парадности, внѣшній видъ изыскателей, застигнутыхъ врасплохъ холодами, не мало удивилъ Главнаго Инженера: одежда находившихся передъ нимъ людей являла собой забавную смѣсь русскихъ, китайскихъ и монгольскихъ принадлежностей туалета. «Ужъ не наступила ли въ здѣшнихъ краяхъ масляница?»—пошутилъ по поводу этого невольнаго маскарада А. І. Юговичъ.

Но если бы даже у изыскателей и имѣлись въ дѣйствительности какіелибо поводы къ масляничному настроенію, то послѣдующее извѣстіе убило бы его въ корнѣ, такъ какъ, ознакомившись съ ходомъ работъ на этомъ участкѣ А. І. Юговичъ объявилъ, что изслѣдованія въ раіонѣ Бодунэ слѣдуетъ считать законченными, а партіи надлежитъ немедленно отправиться на новыя изысканія, въ направленіи Цицикаръ-Хуланченъ-Ашихэ. Это распоряженіе, указывавшее, что назрѣвало намѣреніе отказаться отъ южнаго варіанта линіи и перейти къ сѣверному, сводило къ нулю всю предыдущую многотрудную работу изыскателей и вмѣсто близкаго уже и столь заманчиваго для многихъ возвращенія во Владивостокъ, обрекало на новыя зимнія работы въ направленіи, которымъ раньше ошибочно пренебрегли.

Эту близкую сердцу каждаго изыскателя драму въ той или иной мѣрѣ пришлось пережить всѣмъ работавшимъ и на другихъ участкахъ южнаго варіанта, такъ какъ въ связи съ окончательно установленной, какъ увидимъ ниже, въ январѣ 1898 г. непроходимостью хребта Чжанъ-гуанъ-цай-линъ при южномъ направленіи линіи, отъ него дѣйствительно пришлось категорически отказаться, тѣмъ болѣе, что къ описываемому времени въ сѣверномъ направленіи, на участкѣ инж. Цивинскаго, былъ уже обслѣдованъ перевалъ Ляо-линъ, въ мѣстности, находящейся между теперешними станціями Шитоухэцзы и Гаолинцзы.

Изъ раіона Бодунэ Главный Инженеръ выѣхалъ 2-го ноября по направленію къ Хайлару, по долинѣ р. Чолъ. Свои переѣзды А. І. Юговичъ дѣлалъ большею частью на тройкахъ, запряженныхъ низкорослыми, но

очень выносливыми и сильными монгольскими лошадьми; иногда приходилось ему, однако, ѣздить и верхомъ, и на китайскихъ арбахъ и даже не разъ—слѣдовать въ паланкинѣ.

Вслѣдъ за Юговичемъ вскорѣ потянулись на новую линію и нѣсколько обезкураженные изыскатели: кн. Хилковъ—на Цицикаръ, Шидловскій—на Ашихэ. Раіонъ новыхъ изысканій—Цицикаръ-Хуланченъ-Ашихэ, т. е., теперешній наиболѣе оживленный край С. Маньчжуріи, представлялъ собою тогда, 25 лѣтъ тому назадъ, голую, незасѣянную степь съ солончаками; травы для корма лошадей не было, имъ давали измельченный и посыпанный мукой болотный камышъ. Воды также почти не было. Ночевать, несмотря на зимнее время, приходилось въ степи, въ палаткахъ, но, тѣмъ не менѣе и здѣсь, сразу по прибытіи партій, закипѣла самая энергичная работа.

17 декабря въ Цицикаръ возвратился съ объѣзда западныхъ участковъ (до Хайлара) Главный Инженеръ; къ этому же времени сюда прибыла закончившая работу партія Гиршмана (3-й участокъ), а 21 декабря пріѣхалъ и кн. Хилковъ, сообщивъ, что порученныя его партіи изысканія на новомъ направленіи Цицикаръ-Хуланченъ-Ашихэ уже закончены.

Никто еще въ то время не предполагалъ, что въ самомъ близкомъ будущемъ, въ нѣсколькихъ верстахъ отъ Хуланчена, незначительнаго китайскаго городка, послужившаго случайнымъ опорнымъ пунктомъ при трассировкѣ желѣзнодорожной линіи, разовьется самый крупный торговый центръ Сѣверной Маньчжуріи—Харбинъ, на который не существовало тогда даже самаго отдаленнаго географическаго намека на картахъ Маньчжуріи. Его положеніе опредѣлилось намѣченной послѣдними изысканіями партіи кн. Хилкова точкой пересѣченія будущей желѣзнодорожной линіи съ рѣкою Сунгари.

Къ концу декабря общая картина изысканій болѣе или менѣе выяснилась. Задержка имѣлась только на участкѣ Тихонова, продолжавшаго работы по выясненію проходимости хребта Джанъ-гуанъ-цай-линъ при южномъ варіантѣ.

Въ связи съ этимъ, для окончательнаго рѣшенія вопроса инж. Юговичъ нашелъ необходимымъ лично отправиться въ Нингуту (раіонъ Тихонова), куда вызвалъ также телеграммой инж. Свіягина изъ Владивостока. Послѣ скромной встрѣчи Новаго года въ Цицикарѣ, Юговичъ выѣхалъ на Хуланченъ и Санъ-синъ, такъ какъ болѣе прямого тракта изъ Цицикара на Нингуту въ то время не существовало.

一八九七年總工程師尤格維赤副工程師依格那粗斯與伯都訥副都統攝影

Поѣздка Гл. Инж. Юговича и его Пом-ка Игнаціуса по Маньчжуріи осенью и зимою 1897 г. Группа съ фудутуномъ г. Бодунэ (октябрь 1897 г.)

Trip of Chief Engineer Yugovich and of his Assistant Ignatius across Manhcuria during the autumn and winter of the year 1897. Grouo taken with the Fututun of the city of Potuneh (October, 1897).

一八九七年總工程師尤格維赤及副工程師依格那粗斯與巴彥蘇城副都統攝影

Поѣзда Гл. Инж. А. I. Юговича и его Пом-ка С. В. Игнаціуса по Маньчжуріи осенью и зимою 1897 г. Гор. Баянсусу. Конецъ декабря 1897 г. Группа съ мѣстнымъ фудутуномъ.

Investigation trip of Chief Engineer A. I. Yugovich and of his Assistant S. V. Ignatius across Manchuria, during the autumn and winter of the year 1897. City of Payansusu. End of month of December of the year 1897. Group picture with local Fututun.

Около 12 января А. І. Юговичъ прибылъ въ Нингуту, гдѣ его ожидали завѣдывающій изысканіями Тихоновъ и прибывшій изъ Владивостока инж. Свіягинъ; кромѣ того, здѣсь же находились въ то время окончившіе свои работы инженеры—Амосовъ (1-я партія) и Цивинскій (5-я партія).

На состоявшемся 12 января 1898 года совѣщаніи между Юговичемъ, Игнаціусомъ, Свіягинымъ и Тихоновымъ было рѣшено спѣшно послать спеціальную изыскательскую партію для окончательнаго обслѣдованія хребта Джан-гуан-цай-линъ, въ смыслѣ его проходимости при южномъ направленіи линіи.

На этотъ разъ вмѣстѣ съ Тихоновымъ предложено было отправиться и инж. Свіягину, уже знакомому съ общимъ характеромъ обслѣдуемой мѣстности по первой своей экспедиціи 1895 года.

17 января эта партія выступила въ походъ, въ сопровожденіи небольшого отряда только что прибывшей на Д. Востокъ собственной Охранной Стражи К. В. ж. д., съ офицерами поручикомъ Бауфаломъ и знаменитымъ впослѣдствіи А. И. Гучковымъ, не разстававшимся, даже въ сѣдлѣ, на долгихъ переходахъ съ излюбленными нѣмецкими авторами. Барометрическія изслѣдованія были поручены В. Н. Веселовзорову. Отъѣхавъ отъ Нингуты верстъ на восемьдесятъ, партія углубилась въ отроги обслѣдуемаго хребта.

Въ результатѣ детальнаго изученія было установлено, что единственная, сколько-нибудь удобная для подъема на перевалъ, долина рѣки Эр-Чжан-хэ слишкомъ коротка и что поэтому отъ проведенія дороги въ южномъ направленіи необходимо отказаться. Это призналъ безспорнымъ и самъ руководитель изысканій Тихоновъ, подписавшій первымъ составленную по этому поводу телеграмму Главному Инженеру.

Первоначальная ошибка Тихонова заключалась, повидимому, въ томъ, что онъ, не произведя предварительной общей барометрической съемки порученнаго ему раіона, составилъ себѣ ошибочное представленіе о горныхъ профиляхъ. *)

Нельзя не отмѣтить, что этотъ неудачный эпизодъ съ Тихоновымъ, покинувшимъ вскорѣ работу на К. В. ж. д., легъ нѣкоторою тѣнью въ отношеніяхъ между Главнымъ Инженеромъ А. І. Юговичемъ и Товарищемъ Предсѣдателя Правленія инж. Кербедзъ, который, какъ уже отчасти упомянуто выше, претендовалъ на близкую руководящую роль во многихъ вопросахъ изысканій и постройки, чѣмъ въ значительной мѣрѣ связывалъ свободу дѣйствій такого опытнаго и авторитетнаго строителя, какъ А. І. Юговичъ.

---

*) Въ своихъ работахъ Тихоновъ придерживался также теоріи водораздѣловъ, которая цѣнна лишь въ равнинныхъ, напр., русскихъ условіяхъ и непримѣнима къ горной странѣ.

Въ частности, какъ увидимъ ниже, крупное разногласіе произошло впослѣдствіи между Юговичемъ и Кербедземъ также по вопросу о мѣстѣ постройки Главныхъ Механическихъ Мастерскихъ К. В. ж. д. Инженеръ Кербедзъ былъ въ этомъ отношеніи сторонникомъ Дальняго, тогда какъ Юговичъ и другіе стояли за начатый въ это время постройкой Харбинъ, какъ болѣе удобный географическій центръ. Не безъ труда удалось въ концѣ концовъ отстоять эту послѣднюю точку зрѣнія, чему способствовало личное вмѣшательство С. Ю. Витте.

Когда выяснилась окончательно недоступность хребта Джан-гуан-цай-линъ въ южномъ направленіи, то рѣшено было сдѣлать еще одну попытку и изслѣдовать въ поискахъ горнаго перевала такъ называемое среднее направленіе, по рѣкамъ Хай-лин-хэ, Эр-да-хай-лин-хэ и Та-хай-лин-хэ. Рекогносцировка этого также весьма труднаго раіона съ восточной стороны была поручена инженеру М. Г. Амосову, а въ помощь ему былъ назначенъ прибывшій изъ Владивостока вмѣстѣ съ Н. С. Свіягинымъ молодой инженеръ П. И. Кузнецовъ.

Изысканіе это, продолжавшееся болѣе мѣсяца, крайне тяжелаго для участниковъ въ смыслѣ жилья и питанія, также не дало благопріятныхъ результатовъ и, такимъ образомъ, вопросъ о сѣверномъ направленіи, еще въ 1895 году такъ талантливо предуказанномъ инж. Свіягинымъ, былъ окончательно рѣшенъ въ положительномъ смыслѣ.

Здѣсь не лишне добавить, что точное изысканіе перевала Лаолинъ при сѣверномъ направленіи явилось въ свое время также весьма нелегкимъ. Первоначально оно было произведено еще въ ноябрѣ мѣсяцѣ 1897 г. инженеромъ Цивинскимъ (5-й участокъ), сотрудниками котораго состояли инж. И. И. Обломіевскій*) и техникъ Бантле.

Эта изыскательская партія при самомъ началѣ своей работы въ горномъ раіонѣ попала въ буквальномъ смыслѣ этого слова въ первобытную тайгу, доступную и знакомую до того, можетъ быть, только маньчжурамъ-звѣроловамъ или искателямъ жень-шеня; двигаться приходилось узкой лѣсной просѣкой, при глубокомъ снѣгѣ и сильномъ морозѣ, который, по разсказамъ участниковъ, особенно давалъ себя чувствовать вечерней порой, когда приходилось производить, такъ сказать, кабинетныя работы, подводя итоги истекшаго дня. Надо было, сидя въ палаткѣ, вычерчивать профиля и вообще—фиксировать на планшетѣ или на бумагѣ всю дневную работу. Окоченѣвшіе пальцы буквально отказывались повиноваться, а отложить дѣло было нельзя, дабы не изгладилась въ памяти общая картина наблюденій и характерныхъ деталей.

*) Впослѣдствіи—извѣстный строитель Харбина.

一八九八年總工程師尤格維赤及副工程師依格那粗斯率領蒙古嚮導順交流河河身出發圖

Поѣздка Гл. Инж. А. І. Юговича и его Пом-ка С. В. Игнаціуса по Маньчжуріи осенью и зимою 1897 г. Монголы-проводники, сопровождавшіе партію по долинѣ р. Чолъ въ восточныхъ предгоріяхъ Большого Хингана (ноябрь 1897 г.)

Trip of Chief Engineer A. J. Yugovich and of his Assistant S. V. Ignatius across Manchuria during the autumn and winter of the year 1897. Mongolian guides, accompanying the party in the valley of the Chol river in the area of the outskirts of the Great Hingan mountains (November, 1897).

王爵黑爾闊夫在交流河一帶驗勘路線團過冬圖

Зимовье изыскательской партіи Князя С. Н. Хилкова на р. Чолъ. Декабрь 1897 г.

Winter-hut of investigation party of Prince S. N. Khilkoff on the Chol river. Month of December, 1897.

Продовольствіе для партіи доставлялось при томъ довольно нерегулярно, изъ Никольска-Уссурійскаго, такъ какъ кругомъ не было никакихъ признаковъ человѣческаго жилья.

За всѣ эти лишенія изыскатели были вознаграждены успѣхомъ своего дѣла. Жизненно важный для дороги перевалъ былъ найденъ въ раіонѣ теперешнихъ станцій Шитоухедзы и Гаолинцзы.

Рельсовый путь на этомъ участкѣ по своимъ техническимъ особенностямъ является однимъ изъ выдающихся сооруженій К. В. ж. д.

Въ западномъ раіонѣ линіи К. В. ж. д. значительную трудность представлялъ переходъ черезъ Б. Хинганъ, потребовавшій прорытія тоннеля около трехъ верстъ (1.442,76 саж.) длиною. Изысканія для этого тоннеля были вполнѣ успѣшно и быстро произведены партіей инж. Просинскаго (2-й изыскательскій участокъ).

Описанными изыскательскими работами было опредѣлено общее направленіе главной линіи К. В. ж. д.; на отдѣльныхъ ея участкахъ обслѣдованія производились и въ дальнѣйшемъ также, главнымъ образомъ, для выясненія наилучшихъ переваловъ черезъ пересѣкаемые дорогой горные хребты. Въ теченіе 1898 года были найдены перевалы черезъ хребты Большой Хинганъ, Даймагоу и Пограничная (въ восточномъ направленіи). Окончательныя изысканія наиболѣе выгоднаго прохода черезъ хребетъ Ляолинъ заняли весь 1899 годъ и даже первую половину 1900-го года.*)

По южной вѣтви К. В. ж. д., отъ Харбина до Портъ-Артура изысканія были начаты весной 1898 г. и сразу же опредѣлили общее направленіе линіи почти въ окончательномъ видѣ, особенно въ сѣверномъ раіонѣ—отъ Харбина до Телина. Южная же часть потребовала много варіантовъ и окончательное ея направленіе установлено только къ концу зимы 1898—99 г.г.

О ходѣ изысканій на южной вѣтви сохранилось мало свѣдѣній; возможно, однако, утверждать, что онѣ были во многихъ отношеніяхъ проще и легче, такъ какъ, съ одной стороны, изыскательскія партіи успѣли уже при работахъ на магистрали хорошо примѣниться къ мѣстнымъ условіямъ, а съ другой стороны, благодаря большей населенности Южной Маньчжуріи и наличности въ ней такихъ значительныхъ городовъ, какъ Ляоянъ, Телинъ, Мукденъ и т. д., изыскатели не испытывали во время работъ тѣхъ тяжелыхъ матеріальныхъ лишеній, которыя выпали на ихъ долю въ суровыхъ условіяхъ пустынной Сѣверной Маньчжуріи.

Отсутствіе достовѣрныхъ историческихъ матеріаловъ къ сожалѣнію лишаетъ возможности остановиться болѣе подробно на отдѣльныхъ выдаю-

*) См. отчетъ о постройкѣ К. В. ж. д.

щихся моментахъ сложнаго періода изысканій К. В. ж. д. на всемъ ея обширномъ протяженіи.

Но даже сжатое и обнимающее лишь часть всѣхъ работъ, приведенное выше описаніе даетъ болѣе или менѣе наглядное представленіе о громадности работы, произведенной здѣсь русскими инженерами, техниками и др. работниками, вплоть до охранявшихъ разбросанныя изыскательскія партіи солдатъ, о которыхъ у всѣхъ участниковъ работъ сохранилась такая добрая память.

Дѣло изысканій было значительно осложнено тѣмъ, что ихъ вмѣсто предположенныхъ лѣтнихъ мѣсяцевъ пришлось производить зимою. Огромное количество напраснаго труда и средствъ было потрачено на брошенный затѣмъ варіантъ, но, несмотря на все это, несмотря на необычайный даже для этихъ мѣстъ, за 40 лѣтъ небывалый разливъ рѣкъ, морозы, отсутствіе жилья и самыхъ элементарныхъ удобствъ,—главныя изысканія были закончены, какъ мы видѣли, уже въ январѣ 1898-го года.

Благодаря такому успѣху удалось въ февралѣ и мартѣ обработать всѣ необходимыя данныя, а въ апрѣлѣ 1898 года послѣдовалъ уже приказъ Главнаго Инженера о распредѣленіи по трассированной линіи строительныхъ участковъ. Начался періодъ постройки, который въ главнѣйшихъ чертахъ будетъ описанъ въ слѣдующей главѣ.

ПОСТРОЙКА К. В. Ж. Д.

Глава III.

Административное дѣленіе линіи. Планъ работъ. Техническія заданія. Подготовительныя мѣропріятія. Выѣздъ Строительнаго Управленія изъ Владивостока и прибытіе къ мѣсту работъ. Воспоминанія участниковъ постройки—С. Ц. Оффенберга, П. И. Кузнецова, Б. А. Ринека, С. А. Савина и др. Кн. С. Н. Хилковъ, какъ одинъ изъ главныхъ дѣятелей по сооруженію К. В. ж. д. Хинганскій тоннель и важнѣйшіе мосты. Стоимость сооруженія дороги.

о условіямъ своей постройки К. В. ж. д. должна быть по справедливости признана однимъ изъ величайшихъ транспортныхъ сооруженій минувшаго вѣка.

По малолюдной, суровой странѣ, въ полной мѣрѣ лишенной всякихъ техническихъ рессурсовъ, гдѣ даже обыкновенные гвозди или пустыя бутылки представляли собой первое время диковинку и охотно вымѣнивались на предметы продовольствія, гдѣ съ самаго начала постройки имѣли мѣсто всевозможныя стихійныя и политическія помѣхи въ видѣ эпидемій, наводненій, народныхъ волненій и т. п.,—менѣе чѣмъ въ пять лѣтъ былъ проведенъ и прекрасно оборудованъ сплошной рельсовый путь около $2^1/_2$ тысячъ верстъ протяженіемъ, съ цѣлымъ рядомъ вспомогательныхъ предпріятій, океанскимъ и рѣчнымъ пароходствомъ; какъ бы по мановенію волшебнаго жезла и со сказочной быстротой возникли въ этой недавней пустынѣ цѣлые цвѣтущіе города, какъ Харбинъ, Дальній и другіе населенные пункты.

Воистину, здѣсь въ полной мѣрѣ сказался, чувствуется и понынѣ исполинскій размахъ великой державы и русская національная мощь.

Не даромъ кѣмъ то изъ цитированныхъ уже писателей было отмѣчено, что въ этомъ широко задуманномъ предпріятіи Россія какъ бы впервые выступила въ международномъ масштабѣ на поприщѣ мирной культуры и держала здѣсь экзаменъ своей политической и экономической зрѣлости.

Какія блестящія перспективы промышленнаго и торговаго развитія открывались съ проведеніемъ этой линіи, наряду съ сибирскою магистралью, какъ для самой Россіи, такъ и для всѣхъ странъ Востока.

Къ изумленію иностранцевъ, ревниво слѣдившихъ за успѣхами Россіи въ Китаѣ, неуклюжій русскій медвѣдь неожиданно показалъ себя способнымъ къ чисто американскому темпу и стилю работы; по первому кличу здѣсь выдвинулся рядъ замѣчательныхъ дѣятелей, имена коихъ не должны быть забыты исторіей...

Какъ выше, отчасти, было уже отмѣчено, одной изъ главнѣйшихъ особенностей, затруднявшихъ дѣло постройки К. В. ж. д. было полное отсутствіе въ экономически отсталой С. Маньчжуріи хотя бы самой зачаточной индустріи и техники—фабрикъ, заводовъ, машинъ, инструментовъ и т. д.; не было стали, чугуна, желѣза, словомъ—все, до послѣдняго гвоздя включительно, приходилось доставлять чуть ли не кругосвѣтнымъ путемъ; съ великими трудностями удалось наладить добываніе на мѣстахъ такихъ необходимыхъ строительныхъ матеріаловъ, какъ лѣсъ, камень, известь; даже обыкновенные кирпичи были извѣстны въ С. Маньчжуріи до прихода русскихъ лишь въ самомъ примитивномъ изготовленіи.

Немаловажнымъ препятствіемъ являлось также отсутствіе на мѣстѣ рабочихъ рукъ, а, между тѣмъ, ихъ, какъ когда то для постройки египетскихъ пирамидъ, потребовались десятки, даже сотни тысячъ.

Китай славится многочисленностью своего населенія и рабочія руки, невзыскательныя и выносливыя, вскорѣ нашлись, но надо было доставить ихъ на мѣсто работъ изъ южныхъ провинцій Китая, научить ихъ европейскимъ пріемамъ работы въ чуждомъ и новомъ для нихъ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства; сверхъ того, необходимо было въ первую очередь организовать подвозъ продовольствія и приготовить для этихъ трудовыхъ армій хотя бы самое незамысловатое жилье.

Независимо отъ этого, для нуждъ постройки потребовалось также сооруженіе заводовъ, складовъ, пристаней, верфей, организація почты, телеграфа, пароходнаго сообщенія по необслѣдованнымъ мѣстнымъ рѣкамъ и т. д.

Детальное описаніе всѣхъ подробностей этой гигантской, блестяще и быстро законченной работы могло бы само по себѣ составить цѣлые томы и послужить важнымъ вкладомъ въ исторію русской желѣзнодорожной техники и строительнаго искусства.

Въ виду ограниченности рамокъ настоящаго обзора, а отчасти и по отсутствію надлежащихъ матеріаловъ, уничтоженныхъ временемъ, прихо-

КАРТА МАНЬЧЖУРІИ
1901 годъ.
Окончательное направленіе
Оставленный южный варіантъ
граница Маньчжуріи съ Россіей
-„- -„- -„- Кореей
-„- Монголіи съ Пичилійской пр.
РОССІЙСКАЯ ИМПЕРІЯ.
МОНГОЛІЯ
ЯПОНСКОЕ МОРЕ
КОРЕЯ.
ХАБАРОВСКЪ
БЛАГОВѢЩЕНСКЪ
СРѢТЕНСКЪ
НЕРЧИНСКЪ
ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ ЖЕЛ. ДОР.
МАНЬЧЖУРІЯ
ХАЙЛАРЪ
БУХЭДУ
ЦИЦИКАРЪ
АНЬДА
ХАРБИНЪ
ИМЯНЬПО
МУЛИНЪ
ПОГРАНИЧНАЯ
ГРОДЕКОВО
НИКОЛЬСКЪ-УССУР.
ВЛАДИВОСТОКЪ
УССУРІЙСКАЯ ЖЕЛ. ДОР.
ГИРИНЪ
ГУНЧЖУЛИНЪ
ЧАНЬ-ТУ-ФУ
ТЬЛИНЪ
МУКДЭНЪ
ЛЯОЯНЪ
ИНКОУ
ДАШИЦЯО
ВАФАНДЯНЪ
ДАЛЯНВАНЬ
ДАЛЬНІЙ
ПОРТЪ-АРТУРЪ
ПЕКИНЪ
ТАКУ
Заливъ Корейскій
Зал. Ляо-Дунъ
р. Амуръ
р. Сунгари
р. Уссури
р. Зея
оз. Далайноръ
оз. Буиръ-норъ

дится ограничиться здѣсь лишь схематическимъ описаніемъ главнѣйшихъ моментовъ и особенностей строительныхъ работъ и самаго быта построечниковъ, отмѣтивъ попутно лишь наиболѣе выдающіяся конструктивныя и техническія свойства К. В. ж. д.

Въ предыдущей главѣ упоминалось, что успѣшное окончаніе основныхъ изысканій въ январѣ 1898 г. дало возможность въ теченіе февраля и марта произвести сводку всѣхъ необходимыхъ для работъ данныхъ и уже 22 апрѣля того же года послѣдовалъ приказъ Главнаго Инженера объ организаціи строительныхъ участковъ на главной линіи. Всего этимъ приказомъ было организовано 13 участковъ, распредѣлявшихся слѣдующимъ образомъ:

1-й участокъ (Маньчжурія) былъ порученъ инж. Крутицкому.

2-й участокъ (Хайларъ)—инж. Рыжовъ.

3-й участокъ (Мяньдухэ)—инж. Хилковскій.

4-й участокъ (Хинганъ)—инж. Н. Н. Бочаровъ.

5-й участокъ (Чжаланьтунь)—инж. С. Ц. фонъ-Оффенбергъ.

6-й участокъ (Цицикаръ)—инж. А. А. Гершовъ, (по смерти—его замѣнилъ Антоновичъ).

7-й и 8-й участки (Харбинъ)—К. Ю. Веберъ (въ концѣ 1900 г. его замѣнилъ инж. кн. С. Н. Хилковъ).

9-й участокъ (Харбинъ)—инж. кн. С. Н. Хилковъ.

10-й участокъ (Имяньпо)—инж. Цивинскій (его замѣнилъ вскорѣ инж. Т. М. Тихомировъ).

11-й участокъ (Ханьдаохэцзы)—инж. М. Г. Аммосовъ, (его замѣнилъ въ 1901 г. инж. И. И. Куликовскій).

12-й участокъ (Хайлинъ)—инж. Воробьевъ (его смѣнилъ инж. Волошиновъ)

и 13-й участокъ (Пограничная)—инж. Н. С. Свіягинъ (съ 1901 г. имъ завѣдывалъ инж. Ф. Н. Дроздовъ).

Чтобы не возвращаться болѣе къ вопросу о распредѣленіи участковъ, отмѣтимъ здѣсь же, что въ связи съ принятымъ въ томъ же году рѣшеніемъ —строить южную вѣтвь К. В. ж. д. къ Портъ-Артуру и Дальнему*), въ іюлѣ мѣсяцѣ весь раіонъ отъ Харбина до Портъ-Артура былъ также раздѣленъ приказомъ Главнаго Инженера на слѣдующіе строительные участки:

1-й участокъ (Харбинъ).—Во временное исполненіе обязанностей начальника головной дистанціи вступилъ инж. Субботичъ; въ 1899 году этотъ участокъ пріобщенъ къ упомянутому выше участку кн. Хилкова.

---

*) См. Главу V-ую настоящаго обзора.

2-й участокъ (Лаошагоу)—инж. А. А. Теръ-Авакимовъ.

3-й участокъ (Куаньченцзы)—инж. И. Л. Просинскій.

4-й участокъ (Телинъ)—инж. Н. А. Казы-Гирей.

5-й участокъ (Ляоянъ)—инж. А. И. Шидловскій.

6, 7 и 8-й уч. (Портъ-Артуръ)—инж. Т. О. Гиршманъ; позднѣе 8-мъ участкомъ завѣдывалъ инж. Кипарисовъ.

Въ основаніе организаціи строительныхъ участковъ и административнаго дѣленія линіи было положено слѣдующее начало: центромъ работъ долженъ былъ явиться Харбинъ, гдѣ имѣло расположиться Строительное Управленіе; отсюда постройку надлежало производить одновременно по тремъ направленіямъ: восточному, западному и южному. Въ интересахъ скорости рѣшено было въ то же время приступить къ работамъ и на конечныхъ участкахъ—со стороны Никольска-Уссурійскаго, а затѣмъ и со стороны Портъ-Артура и Забайкалья.

Въ виду отсутствія сколько-нибудь удобныхъ сообщеній съ Харбиномъ, особенно въ первый періодъ работъ (до прокладки рельсъ), при значительности разстояній необходимы были извѣстная децентрализація руководства постройкой и предоставленіе возможной самостоятельности отдѣльнымъ участкамъ, протяженность которыхъ колебалась, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, въ предѣлахъ отъ 70 до 150 верстъ.

Въ связи съ этимъ, еще въ 1898 и 1899 годахъ, когда строительныя работы получили уже широкое развитіе, выяснилась необходимость выдѣлить ближайшіе къ границамъ и наиболѣе удаленные отъ Харбина участки въ особыя группы или отдѣленія, во главѣ которыхъ были поставлены на западѣ (между станціями Маньчжурія и Бухэду)—инж. Бочаровъ съ 1 іюля 1899 года, на востокѣ (между Пограничной и Муданьдзяномъ)—инж. Свіягинъ съ 1 января 1899 г.,—съ порученіемъ ему же заканчивать постройку Никольской вѣтви, и на югѣ (отъ Портъ-Артура до Телина)—инж. Гиршманъ съ 1 мая 1898 года.

Указанное административное дѣленіе линіи сохранилось до 1901 года, когда, путемъ постепеннаго перехода въ вѣдѣніе Начальника Харбинскаго участка князя Хилкова цѣлаго ряда прилежащихъ къ Харбину линейныхъ участковъ, возникло еще какъ бы Харбинское Строительное Отдѣленіе, названное Сунгарійскимъ участкомъ. Въ его составъ вошли 6, 7 и 8 участки—по западной линіи, 9-ый—по восточной линіи и, наконецъ, первые 3 южныхъ участка, до ст. Годядань.

Къ концу 1901 года удалось возстановить и закончить укладку пути, разрушеннаго боксерами и наладить безпрерывное сообщеніе по всей

линіи, вслѣдствіе чего отпала необходимость децентрализаціи и должности начальниковъ отдѣленій были упразднены, а строительные участки поставлены въ непосредственное подчиненіе Главному Инженеру.

Такъ какъ къ этому-же времени были исполнены почти всѣ земляныя работы и большая часть искусственныхъ сооруженій, то число участковъ въ 1902 году было значительно уменьшено, а протяженіе нѣкоторыхъ изъ нихъ доведено до нигдѣ ранѣе не практиковавшихся размѣровъ, достигавшихъ 300 верстъ и болѣе.

Участки эти дѣлились на дистанціи, протяженностью до 75 верстъ, при чемъ особенно крупныя работы были выдѣлены изъ состава дистанцій и образовали самостоятельныя организаціи.

Таково было въ главнѣйшихъ чертахъ административное раздѣленіе линіи для наиболѣе цѣлесообразнаго руководства постройкой въ различные ея періоды.

Мы пока не упоминаемъ о такихъ сложныхъ техническихъ работахъ, выдѣленныхъ сразу же въ самостоятельныя организаціи, какъ постройка большихъ мостовъ, руководство которой было возложено на инж. Л. И. Лентовскаго, подчиненнаго непосредственно Гл. Инженеру, изысканія и постройка Хинганскаго тоннеля, порученныя инж. Бочарову, сооруженіе пристаней—во Владивостокѣ (Эгершельдъ), на Красной рѣчкѣ у гор. Хабаровска, и на Иманѣ, организація рѣчного пароходства инженеромъ Ваховскимъ, наконецъ, постройка цѣлыхъ обширныхъ городовъ, какъ Харбинъ (инж. Левтѣевъ, кн. Хилковъ и Обломіевскій) и Дальній (инж. Сахаровъ).

Описанію этихъ отдѣльныхъ выдающихся этаповъ сооруженія К. В. ж. д. въ дальнѣйшемъ будетъ отведено особое мѣсто; пока же, въ интересахъ послѣдовательности изложенія, представляется необходимымъ указать тотъ общій планъ, который былъ положенъ строителями, примѣнительно къ мѣстнымъ условіямъ, въ основу ихъ работъ.

Отсутствіе строительныхъ матеріаловъ на значительномъ протяженіи линіи и экономическія соображенія указывали, что для ускоренія производства работъ и удешевленія постройки необходимо возможно скорѣе наладить хотя бы временное рельсовое сообщеніе на всемъ протяженіи линіи, при существованіи котораго устранялись бы многія случайности, неизбѣжныя при тѣхъ исключительныхъ условіяхъ, въ коихъ пришлось дѣйствовать строителямъ К. В. ж. д., производившимъ работы въ малонаселенной странѣ, лишенной собственныхъ сколько-нибудь сносныхъ путей сообщенія.

Такимъ образомъ, въ основу общаго плана работъ была положена спѣшная постройка на легкихъ участкахъ дороги постояннаго пути и на

трудныхъ—временнаго, по временному направленію, трасссированному съ облегченными техническими условіями.

Сообразно этому основному заданію было первоначально отложено производство работъ, не имѣвшихъ прямого отношенія къ укладкѣ пути, какъ то: постройка постоянныхъ пассажирскихъ зданій, постоянныхъ жилыхъ домовъ, большихъ мастерскихъ и проч. Работы эти были отнесены ко второй очереди и къ производству ихъ приступали въ зависимости отъ успѣха работъ по укладкѣ пути и открытію временнаго движенія по линіи; на первое же время рѣшено было пользоваться зданіями и сооруженіями временнаго типа. Благодаря этому, рабочая сила и вниманіе строителей не отвлекались отъ главной задачи—«поскорѣе сомкнуть путь на всемъ протяженіи линіи».

Для большаго успѣха работъ были назначены по отдѣльнымъ участкамъ сроки укладки пути, въ зависимости отъ которыхъ вырабатывались и представлялись Главному Инженеру на утвержденіе планы веденія всѣхъ работъ, съ указаніемъ отдѣльныхъ сроковъ для начала и окончанія каждаго болѣе или менѣе крупнаго сооруженія, а также съ разсчетомъ потребнаго количества рабочихъ и неотложныхъ техническихъ приспособленій.*)

Исходя изъ этого общаго заданія,—въ основу котораго была положена, какъ упомянуто выше, возможно скорая прокладка рельсоваго пути, всѣ работы по постройкѣ линіи характеризовались максимальнымъ напряженіемъ силъ и принятіемъ всѣхъ зависящихъ мѣръ для выигрыша времени. Это выразилось яснѣе всего въ широкомъ примѣненіи временнаго пути съ обходами на трудныхъ перевалахъ, гдѣ сложность работъ грозила отодвинуть срокъ смычки всей линіи.

Временный путь могъ отклониться отъ установленнаго направленія постояннаго пути, но онъ не долженъ былъ мѣшать производству работъ по окончательному направленію.

Для скорѣйшаго обезпеченія дороги водой при укладкѣ пути и при временномъ движеніи было признано болѣе цѣлесообразнымъ ограничиться на первое время устройствомъ временныхъ водоснабженій, располагая таковыя у живыхъ источниковъ воды, при пересѣченіи линіею рѣкъ или обильныхъ водою овраговъ, безразлично—на станціяхъ или даже на пути между станціями, въ тѣхъ случаяхъ, если послѣднее условіе могло послужить къ сокращенію длины временныхъ водопроводовъ.

*) Объ успѣшности хода работъ Строительное Управленіе ежемѣсячно доносило по телеграфу Правленію О-ва, въ Петербургъ.

Всѣ мосты рѣшено было также на первое время дѣлать лишь временнаго типа.

Земляныя и прочія работы по устройству полотна велись съ тѣмъ разсчетомъ, чтобы укладка пути ни въ коемъ случаѣ не была задержана. Обращалось вниманіе, чтобы подрядчики ставили рабочихъ прежде всего на самыя трудныя работы, требующія болѣе значительнаго срока для своего окончанія.

Путь въ нѣкоторыхъ случаяхъ приходилось укладывать на неполномъ количесвѣ шпалъ, при чемъ допускалось употребленіе временныхъ шпалъ изъ круглаго лѣса всякихъ породъ, не тоньше четырехъ вершковъ, при длинѣ 8 футовъ.

По возможности, одновременно съ укладкой пути велась и балластировка, однако, недостатокъ на мѣстахъ годнаго матеріала зачастую заставлялъ мириться съ отсталостью балластировки, которая была восполнена нѣсколько позже, по мѣрѣ подвозки хорошаго матеріала съ болѣе отдаленныхъ пунктовъ.

По общему плану производства работъ прежде всего было предположено окончаніе постройки южной линіи—отъ Портъ-Артура до Харбина, т. е., до мѣста пересѣченія главной линіей рѣки Сунгари, далѣе—восточнаго участка главной линіи—отъ Харбина до границы съ Уссурійскимъ краемъ, и, наконецъ, западнаго—отъ Харбина до границы съ Забайкальемъ.

Что касается техническихъ заданій и условій работы, то для достиженія полнаго соотвѣтствія пропускной и провозной способности и прочихъ устройствъ на всѣхъ участкахъ Великаго Сибирскаго пути техническія условія для постройки К. В. ж. д. были вполнѣ сообразованы съ новыми требованіями относительно усиленія Сибирской желѣзной дороги, кои были выяснены командированной на мѣсто, согласно Высочайше утвержденному 11 февраля 1896 г. положенію Комитета названной дороги, особой, подъ предсѣдательствомъ инженера К. Я. Михайловскаго, комиссіей и одобрены Особымъ Совѣщаніемъ подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря графа Сольскаго ко введенію на Сибирской желѣзной дорогѣ.

Означенныя условія заключались, главнымъ образомъ, въ слѣдующемъ:

1) На равнинныхъ участкахъ допущены уклоны въ 0,008 только въ совмѣщеніи съ кривою радіуса 300 саж.; при кривыхъ радіусомъ въ 250 саж. уклоны уменьшены до 0,0075. На горныхъ участкахъ предѣльные уклоны въ 0,015 допущены только на прямыхъ; на кривыхъ радіусомъ въ 150 саж. уклоны смягчены до 0,013. Въ тоннеляхъ уклоны уменьшаются на 20%.

2) Линія проектирована такимъ образомъ, чтобы поѣзда нормальнаго состава одиночной тяги равнинныхъ участковъ могли слѣдовать по горному участку съ двойной тягою (подталкивающимъ паровозомъ) безъ уменьшеннаго состава.

3) Пропускная способность, какъ главной линіи, такъ и Южно-Маньчжурской вѣтви, принята въ 10 паръ поѣздовъ со скоростью 20 верстъ въ часъ—на перегонахъ равниннаго участка и 15 верстъ въ часъ—на перегонахъ горнаго участка. Для возможности доведенія въ будущемъ пропускной способности до 16 паръ поѣздовъ были предвидѣны по всей линіи площадки для разъѣздовъ. На всѣхъ такихъ площадкахъ производилось отчужденіе земель по нормамъ, установленнымъ для разъѣздовъ, а на южной линіи одновременно шли и самыя земляныя работы подъ разъѣздные пути, съ тѣмъ, чтобы имѣть возможность, въ случаѣ надобности, довести пропускную способность южной вѣтви до 16 паръ поѣздовъ въ самый короткій срокъ и во всякое время года.

4) Провозная способность опредѣлена для пропуска въ сутки 7-ми паръ сквозныхъ поѣздовъ, изъ коихъ 1 пара—пассажирскихъ, 1 пара—товаро-пассажирскихъ и 5 паръ—ускоренныхъ товарныхъ поѣздовъ.

Водоснабженіе надлежало устроить по всей линіи на 10 паръ поѣздовъ.

5) Ширина отчуждаемой полосы земли на перегонахъ между станціями должна быть не менѣе 40 саж., *) т.-е., по 20 саж. въ каждую сторону. Для тѣхъ станцій, гдѣ предвидѣлась коммерческая дѣятельность, площадь отчужденія доводилась до 50 десятинъ на каждую, а для остальныхъ станцій и разъѣздовъ—до 30 десятинъ.

6) Ширина земляного полотна—одинаковая съ установленною для магистральныхъ линій дорогъ Европейской Россіи—2,60 саж.

7) Мосты, трубы и путепроводы строятся подъ одинъ путь. Всѣ мосты и путепроводы должны быть желѣзные, на каменныхъ или желѣзныхъ опорахъ, или каменные. На первое время допускаются мосты деревянные и трубы изъ оцинкованнаго волнистаго желѣза, а также—мосты съ металлическимъ верхнимъ строеніемъ на деревянныхъ опорахъ.

8) Рельсы—вѣсомъ 24 фунта въ погонномъ футѣ. Шпалы—длиною 1,25 саж. Толщина балластнаго слоя—0,22 саж. подъ подошвою рельса.

9) Станціонныя постройки могутъ быть кирпичныя, каменныя или деревянныя на каменныхъ и кирпичныхъ фундаментахъ. Внутренняя площадь пассажирскихъ зданій должна составлять на станціяхъ съ буфетомъ—отъ 60 до 100 кв. саж., а на прочихъ станціяхъ—отъ 20 до 50 кв. саж., въ за-

*) Въ дѣйствительности—нѣсколько меньше (35 саж).

висимости отъ ожидаемаго значенія станціи въ коммерческомъ отношеніи. На тѣхъ станціяхъ,—гдѣ нельзя ожидать значительнаго числа пассажировъ и на разъѣздахъ станціонныя помѣщенія, площадью не менѣе 12 кв. саж., могутъ быть соединены съ жилымъ домомъ.

10) Въ виду невозможности найти помѣщеніе для служащихъ въ частныхъ домахъ (китайскихъ фанзахъ), предположено построить на станціяхъ жилые дома для помѣщенія всѣхъ служащихъ и мастеровыхъ, которые потребуются на первое время эксплоатаціи.

11) Размѣры и оборудованіе мастерскихъ разсчитаны по нормамъ, принятымъ тою же упомянутою комиссіею инженера Михайловскаго.

12) На всемъ протяженіи дороги надлежало имѣть три телеграфныхъ провода и

13) Пассажирскіе паровозы были предположены 10-ти колесные, вѣсомъ до 60 тоннъ, допускающіе увеличеніе скорости до хода курьерскихъ и почтовыхъ поѣздовъ.

Товарные паровозы—10-ти колесные, вѣсомъ 60 тоннъ, съ 8-ми колесными тендерами съ увеличеннымъ объемомъ баковъ для воды.

Примѣнительно къ описанному плану и техническимъ заданіямъ, лѣтомъ 1898 г. было приступлено къ фактическимъ работамъ, чему предшествовало окончательное формированіе штатовъ строительныхъ партій и наборъ служащихъ.

Раньше уже было указано, что основной кадръ сотрудниковъ Главнаго Инженера состоялъ изъ его сослуживцевъ по постройкамъ на Рязанско-Уральской ж. д. и изъ видныхъ участниковъ сооруженія Уссурійской ж. д.

Но громадное протяженіе К. В. ж. д. и фронтъ работъ одновременно по всей ея длинѣ требовали не только сразу же полнаго штата, но еще и резервовъ; нужны были въ большомъ количествѣ всякаго ранга русскіе работники, отъ старшихъ до самыхъ низшихъ должностей.

Разсчитывать на переходъ всѣхъ своихъ бывшихъ сослуживцевъ изъ Россіи А. І. Юговичу во всякомъ случаѣ было невозможно, тѣмъ болѣе, что въ эти годы и въ Россіи былъ усиленный спросъ на техническія силы; ожидать большого предложенія на мѣстѣ, изъ числа построечниковъ Уссурійской ж. д. было также трудно, т. к. эта дорога еще достраивалась, да и многіе изъ работниковъ этой постройки послѣ нѣсколькихъ лѣтъ тяжелой жизни естественно нуждались въ отдыхѣ и перемѣнѣ обстановки. Поэтому недостатокъ въ людяхъ въ первое время давалъ себя чувствовать. Но было и еще одно обстоятельство, которое осложняло привлеченіе служащихъ съ извѣстнымъ уже строительнымъ стажемъ. Кит. Вост. ж. д. была первая, которую русскимъ инженерамъ пришлось строить внѣ предѣловъ Россіи;

она принадлежала частному Обществу и была въ вѣдѣніи М-ва Финансовъ, но не Путей Сообщенія; во главѣ работы стоялъ на этотъ разъ не путейскій генералъ, а лицо нѣсколько чуждое узкой путейской средѣ, не имѣвшее русскаго диплома и даже не совсѣмъ правильно говорившее по-русски;*) а чинъ на немъ былъ—титулярный совѣтникъ.

О постройкѣ дороги черезъ Маньчжурію было не мало разговоровъ среди путейцевъ, многіе разсчитывали на участіе въ ней, но формальная постановка этого предпріятія казалась странною и не возбуждала полнаго довѣрія; здѣсь въ полной мѣрѣ сказалась присущая русскимъ интеллигентамъ склонность къ критикѣ и привычка къ правительственной формѣ всякой организаціи, правительственнымъ же гарантіямъ и опекѣ. Когда на пріемѣ у будущаго строителя, въ скромныхъ номерахъ гостинницы, а не въ залахъ министерства, просители и претенденты на должности встрѣчали своего будущаго шефа въ штатскомъ платьѣ, да еще съ монашескими четками въ рукахъ, держащаго иногда нѣсколько саркастическій и рѣзкій тонъ или его молодого замѣстителя, С. В. Игнаціуса, казавшагося по первому впечатлѣнію даже надменнымъ, то многіе почтенные построечники терялись и отказывались отъ мысли попасть на эту постройку, несмотря на выгодныя условія.

Въ этомъ отношеніи очень характеренъ случай съ инженеромъ Л., впослѣдствіи — начальникомъ одной изъ дорогъ въ Сибири; соблазнившись большимъ вознагражденіемъ и прогонами, онъ отправился въ Маньчжурію кругосвѣтнымъ плаваніемъ, съ цѣлымъ штатомъ служащихъ, питая уже заочное предубѣжденіе противъ главныхъ руководителей дѣла; въ пути онъ охотно поддерживалъ среди своихъ спутниковъ, ѣхавшихъ на ту же постройку, слухи о царящемъ въ Строительномъ Управленіи полномъ произволѣ и о безправіи служащихъ; въ концѣ концовъ онъ—исправный казенный работникъ—дошелъ до такой степени самовнушенія, что при первой же встрѣчѣ съ новымъ начальствомъ проявилъ крупную безтактность и отсутствіе дисциплины, въ связи съ чѣмъ и былъ немедленно же отправленъ обратно въ Россію, но, на этотъ разъ, уже сухимъ путемъ. По счастью спутники его не оказались съ нимъ солидарными и всѣ остались на службѣ К. В. ж. д.

Глубокій знатокъ людей, Главный Инженеръ Юговичъ со своей стороны былъ вообще весьма разборчивъ въ приглашеніи неизвѣстныхъ ему ранѣе сотрудниковъ. На ряду съ излишнею осторожностью однихъ, со стороны многихъ, болѣе смѣлыхъ, соискателей проявлялся повышенный интересъ къ новой постройкѣ; среди этой послѣдней категоріи былъ немалый процентъ людей, стремившихся, главнымъ образомъ, къ новымъ ощущеніямъ и личной выгодѣ, зачастую при этомъ снабженныхъ вліятельными рекомендаціями. Главный же Инженеръ при выборѣ новыхъ сотрудниковъ вербовалъ преиму-

*) А. І. Юговичъ въ совершенствѣ владѣлъ англійскимъ, французскимъ, итальянскимъ и отчасти турецкимъ языками.

щественно, какъ свидѣтельствуетъ одинъ изъ старожиловъ, участниковъ постройки,—„людей скромныхъ желаній, простыхъ по натурѣ, не изысканныхъ, но готовыхъ на всевозможныя лишенія и невзгоды, съ которыми неминуемо, предстояло столкнуться при работѣ въ чужой странѣ и малокультурныхъ условіяхъ жизни". Юговичъ не скрывалъ даже своего предпочтенія неженатымъ, ибо тяжелыя жизненныя условія для семейныхъ были бы особенно ощутительны, а это, конечно, невыгодно отражалось бы на интенсивности работы и на исполненіи каждымъ своего долга.

Къ подготовительнымъ мѣропріятіямъ для приступа къ работамъ относится также организація собственной рѣчной флотиліи К. В. ж. д., приспособленной къ мѣстнымъ условіямъ, режиму рѣки и соотвѣтствующей потребностямъ доставки въ центръ работъ персонала и всякаго рода матеріаловъ и оборудованія.

Для этой цѣли еще въ 1897 году былъ командированъ въ Бельгію и Англію инженеръ Ваховскій, которому удалось заключить здѣсь выгодный договоръ съ заводомъ Кокериля и др. на поставку пароходныхъ частей и выяснить наиболѣе подходящій къ маньчжурскимъ рѣкамъ типъ мелкосидящихъ пароходовъ и металлическихъ баржъ.

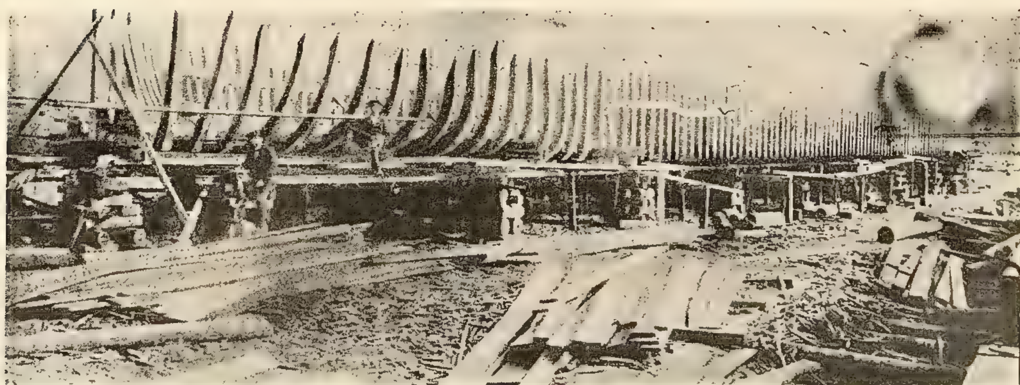
Судовыя части и все техническое оборудованіе доставлялись затѣмъ, во исполненіе этого договора, изъ Европы во Владивостокъ океанскими пароходами и выгружалось въ разобранномъ видѣ на переданномъ въ пользованіе О-ва участкѣ владивостокской пристани Эгершельдъ. Сборка судовъ производилась на Иманѣ, до котораго доходили амурскіе пароходы (здѣсь еще раньше производилась сборка паровозовъ для Забайкальской линіи). Впослѣдствіи сборка рѣчныхъ пароходовъ была организована также подъ Хабаровскомъ, въ 6 верстахъ отъ города, на такъ называемой Красной Рѣчкѣ. Работы по сборкѣ и склепкѣ судовъ были поставлены инженеромъ Ваховскимъ весьма умѣло и быстро, что вызывало немалое удивленіе даже у испытанныхъ въ этомъ отношеніи иностранцевъ, которымъ довелось увидѣть столь сложное техническое оборудованіе и кипучую работу въ неожиданномъ и глухомъ уголкѣ безлюднаго Приамурья. Уже въ самомъ началѣ постройки дороги было собрано и оборудовано здѣсь 18 пароходовъ, 4 катера, 40 стальныхъ и 20 деревянныхъ баржъ, 1 землечерпательница; кромѣ того, постепенно тамъ же былъ собранъ подвижной составъ въ слѣдующемъ количествѣ:

паровозовъ товарныхъ	170	штукъ.
паровозовъ танковыхъ	38	„
вагоновъ товарныхъ крытыхъ	3000	„
платформъ длинныхъ	1600	„
трюковъ	800	„

Раннею весною прибылъ изъ Петербурга во Владивостокъ Товарищъ Предсѣдателя Правленія С. И. Кербедзъ, которому были представлены всѣ результаты изысканій и подготовительныхъ работъ. Его впечатлѣніе отъ разсмотрѣнія этихъ данныхъ лучше всего выражается въ слѣдующей, адресованной имъ Правленію Общества, телеграммѣ: «Считаю долгомъ свидѣтельствовать объ отличной, усердной и успѣшной дѣятельности Главнаго Инженера и всѣхъ его сотрудниковъ. Не смотря на крайне тяжелыя условія работы при сильныхъ морозахъ и лишеніяхъ, изысканія закончены къ началу марта, составлены проекты, пройдено подробными изысканіями 4403 версты; сверхъ того, рекогносцировкой—1699 верстъ; сняты горизонтальные планы болѣе 451-ой квадратной версты. Полевыя работы продолжались въ теченіе всей крайне суровой зимы, при морозахъ болѣе двадцати градусовъ. Юговичъ, Игнаціусъ проѣхали болѣе 3000 верстъ, лично осмотрѣли подробно всю линію. Многіе инженеры, служащіе, поотморозили руки, лица, но стойко продолжали работы. Заготовлены дрова для пароходовъ, лѣсъ для построекъ и временныхъ мостовъ, 800.000 поперечинъ, провіантъ для рабочихъ. Законтрактовано 15000 рабочихъ изъ Чифу и Тянь-цзина на сходныхъ условіяхъ. Сборка и клепка на Иманѣ всѣхъ 40 баржъ и доставленныхъ 8 корпусовъ пароходовъ закончены; эти суда окрашиваются, къ спуску сдѣланы на мѣстѣ всѣ деревянныя части, отдѣланы каюты, такъ что весной, черезъ мѣсяцъ послѣ прибытія ожидаемыхъ машинъ, рѣчной флотъ начнетъ перевозку матеріаловъ. Въ теченіе лѣта надѣемся сдѣлать полотно на 400 верстъ, осенью—начать укладку пути на 250 верстъ отъ Сунгари».

Тою же весною былъ въ принципѣ разрѣшенъ вопросъ о сооруженіи Южной линіи—отъ Харбина до Портъ-Артура и Таліэнванской бухты, вслѣдствіе чего Главный Инженеръ Юговичъ вмѣстѣ съ Товарищемъ Предсѣдателя Правленія должны были отправиться изъ Владивостока на югъ, поручивъ Замѣстителю Главнаго Инженера Игнаціусу открыть работы по магистрали и организовать Строительное Управленіе въ пунктѣ пересѣченія линіею рѣки Сунгари.

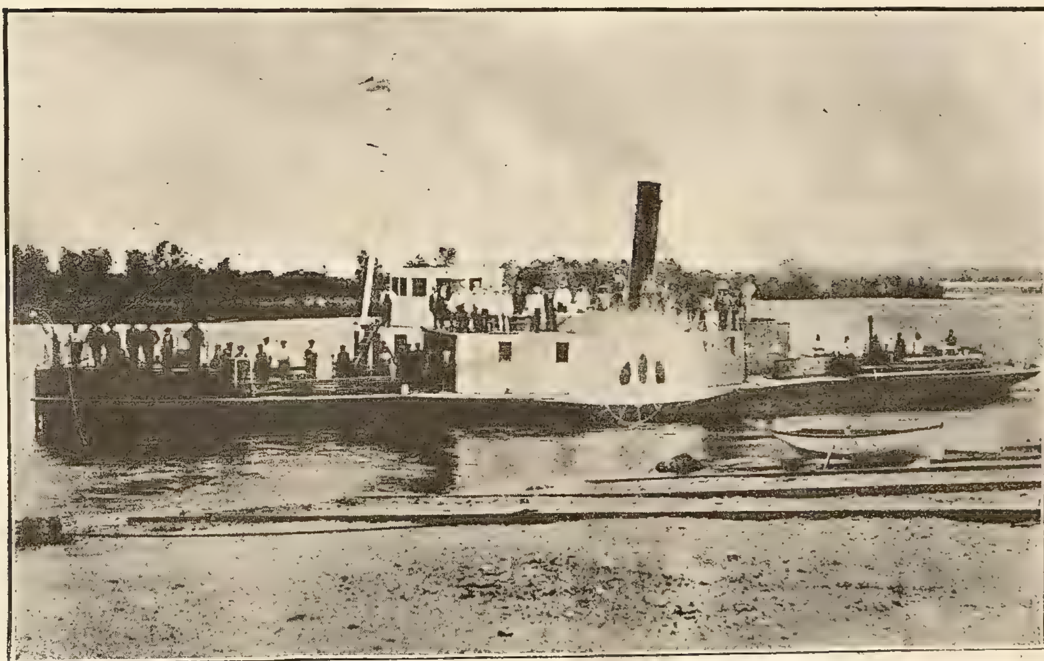
Нельзя не вспомнить здѣсь того, что пребываніе Строительнаго Управленія во Владивостокѣ очень интересовало мѣстное общество, въ которомъ преобладало мнѣніе, что Управленіе К. В. ж. д. вынуждено будетъ остаться во Владивостокѣ по крайней мѣрѣ еще на одинъ годъ. Для Владивостока это было тѣмъ болѣе желательно, что пребываніе здѣсь центра такого крупнаго предпріятія сулило городу и оживленіе, и выгоду. Многіе къ тому же не могли себѣ представить, чтобы хорошо оплачиваемые инженеры, поступившись личными удобствами, обрекли бы себя на всевозмож-



東省鐵路一八九九年一月在烏蘇里鐵路驛瑪河站臨近建造拖船圖

Постройка деревянныхъ баржъ К. В. ж. д. на р. Иманъ близъ ст. Иманъ Уссурiйской ж. д. Январь 1899 г

Construction of wooden barges of the Chinese Eastern Railway on the Iman river near Iman station of the Ussuri Railway. January, 1899.



東省鐵路於一八九八年六月二十三日建造之第二號輪船第一次在驛瑪河開駛試驗圖

Пробная поѣздка по р. Иманъ на только-что законченномъ сборкою пароходѣ № 2 К. В. ж. д. 23 iюля 1898 г.

Trial trip on the Iman river with the just erected and finished steamer № 2 of the Chinese Eastern Railway, 23-rd July, 1898.

ныя лишенія, связанныя съ жизнью въ дикой, съ точки зрѣнія европейцевъ, Маньчжуріи, почти не имѣвшей даже телеграфной связи съ остальнымъ міромъ. Поэтому рѣшеніе перенести центръ управленія предстоявшими работами изъ Владивостока вглубь страны разочаровало владивостокское общество, предвѣщавшее этимъ смѣлымъ людямъ много невзгодъ и неудачъ отъ принятія такого рѣшенія, поспѣшнаго и даже, по мнѣнію нѣкоторыхъ, недостаточно обдуманнаго. Этотъ взглядъ раздѣлялся отчасти и нѣкоторыми авторитетными лицами изъ состава мѣстной администраціи.

Однако, сотрудникамъ Главнаго Инженера правильность и важность принятаго рѣшенія казалась очевидною по нижеслѣдующимъ основаніямъ: самъ руководитель всего предпріятія, новаго и труднаго, считалъ нужнымъ лично испытать на себѣ всѣ тяготы предстоявшей работы въ ея необычныхъ условіяхъ; ознакомившись съ ними за нѣсколько мѣсяцевъ, проведенныхъ передъ тѣмъ на изысканіяхъ, А. І. Юговичъ усмотрѣлъ, что дорога можетъ быть успѣшно построена лишь при дружественномъ отношеніи къ ней мѣстнаго населенія и при интенсивномъ использованіи мѣстныхъ же силъ; правильной постановкѣ этого вопроса онъ придавалъ большое значеніе. Онъ находилъ нужнымъ лично и близко вліять съ самаго начала на ходъ дѣла и установить съ перваго дня постройки тотъ курсъ и тѣ взаимоотношенія съ мѣстнымъ населеніемъ, которыя должны были увѣнчать дѣло успѣхомъ.

Покидая Владивостокъ и оставляя тамъ лишь своихъ отвѣтственныхъ представителей, Главный Инженеръ въ то же время избавлялъ себя отъ попытокъ вліянія на ходъ дѣла со стороны мѣстной русской администраціи, которая, несмотря на подчиненность дороги мощному въ то время Министру Финансовъ, всетаки могла бы проявлять извѣстное вмѣшательство, чему имѣлись печальные примѣры въ другихъ болѣе или менѣе аналогичныхъ случаяхъ.

Наконецъ, обрекая себя, строителей и все Управленіе на изолированную жизнь, Главный Инженеръ видѣлъ въ этомъ стимулъ къ скорѣйшему веденію работъ, ибо естественно, что безъ примитивныхъ путей сообщеній и телеграфной линіи связь съ отдѣльными участками, съ Приморьемъ, откуда поступали всякаго рода запасы и оборудованіе, съ Петербургомъ и вообще—съ внѣшнимъ міромъ была очень трудна и дорога; все это компенсировалось, однако, присутствіемъ въ центрѣ постройки жизненнаго и рѣшающаго органа—самого Управленія работами, установленіемъ вліянія нашего предпріятія въ странѣ и, наконецъ, интенсивностью дѣйствій по устройству сплошного сообщенія черезъ Маньчжурію съ русскими границами на западѣ и востокѣ.

6 мая 1898 года на пароходѣ «Благовѣщенскъ», арендованномъ Строительнымъ Управленіемъ у частнаго Амурскаго общества, отплыли изъ Хабаровска въ Маньчжурію слѣдующія лица: Помощникъ Главнаго Инженера С. В. Игнаціусъ, какъ глава экспедиціи, Начальники участковъ—инженеры Гершовъ, кн. Хилковъ, фонъ Оффенбергъ, Цивинскій, начальникъ будущихъ Сунгарійскихъ мастерскихъ инж. Эвертсъ, Помощникъ Начальника Охраны полковникъ Денисовъ, инженеры Кузнецовъ, Семянниковъ и другіе агенты, рабочіе и чины Охранной Стражи.

Плаваніе по Амуру ничѣмъ особеннымъ не отличалось, но на рѣкѣ Сунгари встрѣтились серьезныя препятствія въ видѣ перекатовъ и мелей. Это значительно задерживало путешествіе. Рѣка была совершенно не изслѣдована и двигаться по ней можно было лишь ощупью. Не рѣдки были остановки и длительныя старанія сняться съ мели; пришлось даже прибѣгать къ такой мѣрѣ, какъ разгрузка съ парохода рельсъ, оставляемыхъ на встрѣчныхъ островахъ.

Мелководье Сунгари въ настоящее время общеизвѣстно и теперь рѣка обставлена для плаванія болѣе или менѣе удовлетворительно, но тогда казалось мало понятнымъ и угрожающимъ то обстоятельство, что уже въ маѣ, когда обыкновенно всѣ рѣки послѣ таянія снѣговъ многоводны, плаваніе по Сунгари сопряжено съ такими неудобствами. Это на первый взглядъ странное явленіе объясняется тѣмъ, что отъ таянія снѣговъ, которыхъ вообще въ Маньчжуріи выпадаетъ мало, поднятіе уровня воды не бываетъ значительно и наивысшаго горизонта вода въ Сунгари достигаетъ лишь лѣтомъ—въ іюлѣ, августѣ, въ періодъ дождей, имѣющихъ здѣсь максимальную интенсивность.

Благодаря задержкамъ на меляхъ, переѣздъ строителей длился не менѣе 20 дней; конечный пунктъ — будущій Харбинъ. По картамъ малаго масштаба это мѣсто болѣе или менѣе совпадало съ г. Хуланченомъ и, во всякомъ случаѣ, послѣдній являлся ближайшимъ къ проектированному желѣзнодорожному центру населеннымъ административнымъ пунктомъ; въ дѣйствительности Хуланчену, расположенному на противуположномъ берегу Сунгари, не пришлось сыграть какой-либо замѣтной роли въ рожденіи и послѣдующей жизни будущаго центра Сѣверной Маньчжуріи; поэтому первоначальное названіе мѣста, гдѣ надлежало остановиться—Хуланченъ, которое у всѣхъ тогда было на языкѣ, являлось только результатомъ неяснаго смутнаго представленія о томъ, гдѣ именно будущимъ строителямъ придется жить и работать; не вѣрилось какъ то, что можно обосноваться и утвердиться гдѣ то внутри страны, вдали отъ какого-либо административнаго или торговаго центра. Такимъ образомъ, мѣсто оста-

石得羅夫斯基

由勘驗鐵路線工團工程師
繼任建築時代遼陽分段總管

Адамъ Ивановичъ Шидловскій,

Начальникъ изыскательскихъ партій и Начальникъ Ляоянскаго строительнаго уч.

A. I. Shidlovski,

Chief Engineer of Research parties and Superintending Engineer of the Liaoyang Section.

齊霍米羅夫

東省鐵路建築時代一面坡分
段總管

Тихонъ Михеевичъ Тихомировъ,

Начальникъ Имяньповскаго строительнаго участка.

T. M. Tikhomiroff,

Superintending Engineer of the Imyanpo Section of the Railway Construction.

новки нельзя было опредѣлять въ точности по г. Хуланчену, тѣмъ болѣе что онъ отстоитъ отъ берега (лѣваго) Сунгари верстъ на 15; пришлось оріентироваться по тѣмъ признакамъ, которые были извѣстны по прошлогоднимъ изысканіямъ, произведеннымъ княземъ Хилковымъ; надо было миновать устье рѣки Ашихэ съ ея высокимъ правымъ берегомъ, и остановиться верстахъ въ 8 выше по теченію, тамъ, гдѣ будутъ замѣчены на правомъ берегу признаки русскаго стана и русскій же флагъ.

Здѣсь должна была находиться партія инженера Шидловскаго, который еще раннею весною походнымъ порядкомъ выступилъ изъ Владивостока, съ порученіемъ образовать въ этомъ раіонѣ опорный пунктъ для будущихъ работъ и центра управленія постройкою всей линіи.

28 мая ст. стиля 1898 года наконецъ показался слѣва упомянутый русскій флагъ, шалаши—бѣлые и желтые и стоящій близъ берега пароходъ; наличіе послѣдняго объяснялось тѣмъ, что нѣсколькими днями раньше „Благовѣщенска" тотъ же путь изъ Хабаровска по Амуру и Сунгари прошелъ пароходъ „Св. Иннокентій", со служащими участка кн. Хилкова, прибывшими сюда 25 мая.

Итакъ, путешествіе было окончено; насталъ моментъ, когда надо было признать, что все къ чему готовились около двухъ лѣтъ, начиная отъ дипломатическихъ переговоровъ двухъ великихъ державъ, завершившихся крупнымъ актомъ международнаго значенія, отъ организаціи предпріятія, административныхъ распоряженій, заготовокъ, работъ по изслѣдованію невѣдомой страны, включая всѣ подготовительныя мѣропріятія, вплоть до доставки на мѣсто предстоящихъ работъ персонала, матеріаловъ и орудій производства,—все это достигло своей цѣли и съ этого же дня, 28 мая 1898 года, должно было начать развертываться въ форму великаго сооруженія.

Встрѣтившій прибывшихъ инж. А. И. Шидловскій доложилъ Замѣстителю Главнаго Инженера о тѣхъ подготовительныхъ работахъ для принятія Строительнаго Управленія, которыя онъ уже произвелъ. Пріобрѣтеніе стараго ханшиннаго завода*) въ 8 вер. отъ берега рѣки было одобрено Главнымъ Инженеромъ еще изъ Владивостока и теперь оставалось только использовать тотъ скромный максимумъ удобствъ, который оказалось возможнымъ получить здѣсь для открытія дѣйствій Строительнаго Управленія.

Въ старыхъ, длинныхъ, неуютныхъ фанзахъ, обнесенныхъ по мѣстному обыкновенію глинобитною стѣною, начало кое какъ размѣщаться Строительное Управленіе и контора 9 участка кн. С. Н. Хилкова.

---

*) См. гл. IV-я—Постройка Харбина.

Трудно теперь, по прошествіи многихъ лѣтъ, возстановить всѣ подробности и даже послѣдовательность хода событій, — документальныхъ данныхъ уцѣлѣло немного, а очевидцы, если еще и есть на лицо, то всѣ они, подъ впечатлѣніемъ пережитаго за послѣдніе годы, на прошлое смотрятъ, какъ на какой то сонъ, который перебирать въ своей памяти—это дразнить себя дорогимъ, но невозвратно минувшимъ...

Общая картина послѣдующаго развитія строительныхъ работъ по личнымъ воспоминаніямъ участниковъ ихъ—инженеровъ С. Ц. фонъ Оффенберга, П. И. Кузнецова, С. А. Савина, Б. А. Ринека, И. И. Обломіевскаго и другихъ, рисуется въ слѣдующемъ видѣ.

Какъ упомянуто, на пароходѣ „Благовѣщенскъ" прибыли въ строительный раіонъ начальники участковъ: Оффенбергъ—5-го, Гершовъ—6-го, Князь Хилковъ—9-го и Цивинскій—10-го. Изъ нихъ только для князя Хилкова Харбинъ являлся пунктомъ постояннаго пребыванія, остальнымъ надлежало послѣ окончательныхъ приготовленій разъѣхаться отсюда по своимъ участкамъ.

Инженерамъ Гершову и Оффенбергу однако довольно долго пришлось оставаться въ Харбинѣ; сухимъ путемъ по трассѣ будущей линіи, на западъ отъ пересѣченія Сунгари, черезъ необитаемую въ то время степь—ѣхать было тяжело, поэтому путь до Цицикара было рѣшено сдѣлать пароходомъ по Сунгари и Нонни. Въ своихъ интересныхъ воспоминаніяхъ С. Ц. Оффенбергъ такъ описываетъ этотъ начальный періодъ своего пребыванія въ Маньчжуріи:

„За мной и Гершовымъ долженъ былъ придти въ Харбинъ мелкосидящій пароходъ Амурскаго О-ва—„Лидія" для доставки насъ и нашего имущества въ Цицикаръ. Однако, „Лидія" чѣмъ то задержалась, телеграммъ не было. Мы въ буквальномъ смыслѣ слова сидѣли, если не у моря, то у рѣки въ томительномъ ожиданіи парохода, не разставаясь съ биноклями. Такъ прошелъ почти цѣлый мѣсяцъ золотого для работъ времени. (Іюнь 1898 г.).

Особенное нетерпѣніе обнаруживалъ нашъ милѣйшій и уважаемый, безвременно скончавшійся сотрудникъ Инженеръ Гершовъ. Не дождавшись парохода, онъ рѣшилъ въ концѣ концовъ отправиться въ Цицикаръ налегкѣ, убѣдилъ С. В. Игнаціуса, что нельзя медлить ни минуты и уѣхалъ на простой китайской арбѣ, а вслѣдъ за нимъ вскорѣ отправился и назначенный состоять при немъ молодой драгоманъ г. Джу-ю-ченъ.

Здѣсь мы впервые встрѣчаемся съ именемъ этого почтеннаго китайскаго дѣятеля, одного изъ видныхъ работниковъ на нашей дорогѣ на протяженіи всей ея исторіи, въ настоящее время занимающаго должность старшаго драгомана Правленія О-ва К. В. ж. д.

Наконецъ пришла „Лидія", послѣ чего удалось двинуться съ мѣста и мнѣ. Въ пути произошла новая задержка: не хватило дровъ для топки и доставать ихъ было негдѣ, такъ какъ кругомъ была абсолютно безлѣсная мѣстность. Пришлось топить пароходъ табуретками, благодаря чему мы кое какъ добрались до Бодунэ, откуда, въ виду все того же отсутствія топлива и мелководья, рѣшено было двигаться дальше обозомъ на Цицикаръ. Здѣсь имѣлся сравнительно хорошій почтовый трактъ, по которому мы двигались около 8 дней. Съ нами былъ значительный обозъ, между прочимъ,—везли серебро въ слиткахъ подъ военной охраной. Наконецъ мы пришли въ Цицикаръ, гдѣ узнали, что „Лидія", получившая возможность послѣ разгрузки продолжать свой путь вверхъ по рѣкѣ, пришла въ Цицикаръ дня за два до насъ. Здѣсь мы застали и Гершова, онъ помѣщался въ обыкновенной фанзѣ.

Пополнивъ въ Цицикарѣ обозъ, я вскорѣ выступилъ съ партіей на свой участокъ, въ Чжаланьтунь, куда и прибылъ наконецъ благополучно 11 іюля.

Обозъ расположился на ночлегъ въ полѣ, въ долинѣ р. Ялъ, возлѣ теперешней станціи Турчихи.

Первой задачей здѣсь было найти слѣды изысканій, произведенныхъ въ минувшемъ году Гиршманомъ, что намъ вскорѣ и удалось. Послѣ этого приступили къ возстановленію линіи и детальному изысканію наиболѣе выгоднаго ея направленія.

Мнѣ былъ порученъ участокъ въ 120 верстъ, раздѣленный на 4 дистанціи. Конечными пунктами его были теперешнія станціи—Бухэду и Чингисханъ; послѣдняя получила свое названіе отъ проходящаго возлѣ нея извѣстнаго вала, сооруженіе котораго преданіемъ приписывается Чингисъ-Хану.

Мы дружно принялись за дѣло и вскорѣ объѣхали съ начальниками дистанцій весь раіонъ участка, сдѣлавъ необходимыя помѣтки. Однако, случившееся въ томъ году небывалое по размѣрамъ наводненіе уничтожило всѣ слѣды этихъ работъ, въ связи съ чѣмъ выяснилась необходимость перенести здѣсь вообще всю линію на болѣе возвышенное и безопасное отъ разливовъ мѣсто.

Вскорѣ были намѣчены пункты будущихъ станцій и на мѣстахъ ихъ поставлены циновочные бараки, что уже давало возможность начальникамъ дистанцій разъѣхаться по своимъ раіонамъ.

Общимъ заданіемъ при этомъ было—выправить, какъ можно скорѣе, изысканія и установить связь съ сосѣдними участками.

При каждомъ изъ начальниковъ дистанцій состояли небольшія (до 20 чел.) команды Охр. Стражи. Командиръ охранявшей насъ сотни кап. Смолянниковъ обосновался въ Чжаланьтунѣ и у меня съ нимъ сразу же установились самыя лучшія отношенія.

Продовольствіе мы отчасти привезли съ собой, а затѣмъ періодически посылали обозъ въ Цицикаръ, гдѣ доставали почти все необходимое, за исключеніемъ, впрочемъ, сахара, который не былъ извѣстенъ въ Маньчжуріи того времени въ привычномъ для европейцевъ видѣ; намъ приходилось довольствоваться коричневымъ китайскимъ сахарнымъ пескомъ и подозрительными леденцами.

Постепенно стали появляться китайцы-рабочіе, сначала—единичные, а затѣмъ—цѣлыми артелями; мы ихъ принимали по рекомендаціи нашихъ переводчиковъ. Среди рабочихъ оказались уже знакомые съ плотничнымъ дѣломъ, изъ числа работавшихъ ранѣе на постройкѣ Уссурійской дороги.

Одной изъ первыхъ нашихъ задачъ было проведеніе кратчайшей дороги (времянки) для обозовъ; надо было насыпать гати, мѣстами—укрѣпить грунтъ, дѣлать на перевалахъ пологіе спуски, сооружать мостики и т. п. Вскорѣ же пришлось приступить къ постройкѣ напольныхъ печей для обжиганія кирпича. Во всемъ приходилось дѣйствовать самостоятельно, такъ какъ распоряженія изъ центра поступали крайне рѣдко.

Съ трудомъ удалось наладить почтовую связь съ ближайшей почтовою станціею въ Нерчинскомъ Заводѣ (около 600 в. отъ Чжалантуня), откуда стали получать теплыя вещи, чай, сахаръ. Почта эта приходила два раза въ мѣсяцъ, причемъ обязанности почтальона взялся выполнять за особую плату одинъ забайкальскій казакъ. Такъ началось наше житье-бытье въ этой суровой странѣ. Кругомъ было чистое поле, недѣли и мѣсяцы протекали съ крайнею монотонностью. Единственнымъ нашимъ развлеченіемъ было то, что по окончаніи трудового дня, на отдыхѣ наши казаки пѣли пѣсни, а входившіе въ составъ охраны осетины и лезгины танцовали вокругъ костровъ свои характерные танцы. Къ нашему удовольствію упомянутый выше начальникъ охраны, кап. Смолянниковъ оказался любителемъ и знатокомъ хорового пѣнія,—онъ и казаковъ подобралъ себѣ подходящихъ по станицамъ Терской области.

Тѣмъ временемъ приближалась зима, а мы все еще жили въ циновочныхъ баракахъ; пришлось усиленно запасаться теплыми вещами изъ Забайкалья.

На очереди стояли подрывныя работы, къ которымъ непремѣнно надо было приступить въ продолженіе зимы. Мы сговорились съ Гершовымъ, составили общій обозъ и отправили его подъ начальствомъ техника Семе-

一八九九年春季由哈爾濱至阿什河第一次通車圖

Открытіе временнаго движенія отъ Харбина до Ашихэ. Первый служебный вагонъ на трюкахъ. Ранняя весна 1899 г.

Opening of provisional traffic from Harbin to Ashiho. First service car (truck). Early spring of the year 1899.

由綏芬河至哈爾濱第一次通車一九〇一年二月十八日橫道河子站爲路線總聯接處圖

Первый сквозной поѣздъ отъ Пограничной до Харбина. Смычка на ст. Ханьдаохэцзы 18-го февраля 1901 г.

First through train, from Pogranichnaia (Suifenho) to Harbin. Connection of tracks at Hantaokhetze station. 18-th February, 1901.

новскаго въ Благовѣщенскъ, за всѣмъ необходимымъ. Съ какимъ нетерпѣніемъ считали мы дни до его возвращенія.

Эта командировка исполнена была вполнѣ успѣшно. Техникъ Семеновскій возвратился въ февралѣ 1899 г., привезя съ собой желѣзо, сталь, стекло, инструменты и т. под.; при содѣйствіи военнаго губернатора ген. Грибскаго ему удалось получить до 100 пудовъ пороху для подрывныхъ работъ; въ магазинахъ Чурина и Кунста онъ широко пополнилъ запасы всего необходимаго лично намъ, всѣмъ служащимъ и рабочимъ—въ смыслѣ платья, обуви и т. п. (всего русскихъ въ партіи въ то время было человѣкъ 50); нельзя обойти молчаніемъ, что Семеновскій прихватилъ также съ собой изъ Благовѣщенска англійскіе окорока, консервы, вино и т. п., чѣмъ сильно скрасилось наше полуробинзоновское существованіе въ условіяхъ суровой маньчжурской зимы.

Для подрывныхъ работъ мы нуждались еще въ динамитѣ, но его удалось получить лишь въ концѣ 1899 года; онъ былъ доставленъ моремъ и черезъ Харбинъ, въ количествѣ 150 пудовъ, изъ партіи направленной на мѣсто тоннельныхъ работъ на Б. Хинганѣ.

Изъ закупокъ Семеновскаго образовалось до 3,000 пудовъ всякаго груза. Нужно было много энергіи и труда, чтобы организовать перевозку его изъ Благовѣщенска, черезъ Цицикаръ, въ Чжаланьтунь. Было нанято до 100 подводъ, въ томъ числѣ половина арбъ тяжелаго типа, поднимавшихъ до 70-ти пудовъ. Кромѣ этого груза, съ обозомъ должны были слѣдовать вновь нанятые рабочіе и мастеровые въ числѣ около 120-ти человѣкъ. На отдѣльныхъ подводахъ везли порохъ. Чтобы не мѣшать другъ другу при ночлегахъ на тѣсныхъ постоялыхъ дворахъ, было рѣшено ѣхать партіями. Хозяева, у которыхъ были наняты въ Айгунѣ подводы для перевозки нашего груза, боясь нападеній хунхузовъ по дорогѣ, просили застраховать все имущество въ какой-либо извѣстной китайской фирмѣ. Страхованіе это состояло въ томъ, что по соглашенію съ фирмой ей уплачивалось по одному лану (около 1 р. 50 к.) съ подводы и тогда фирма отъ себя нанимала вооруженную китайскую охрану, которая всю дорогу сопровождала обозъ.

Такой способъ страхованія существовалъ во всѣхъ большихъ городахъ Маньчжуріи, гдѣ особыя фирмы берутъ на себя, за довольно высокую, впрочемъ, цѣну, перевозку всякихъ грузовъ, въ томъ числѣ и серебра, и гарантируютъ безопасность провоза отъ нападеній хунхузовъ.

Лишь въ самомъ концѣ 1899 года оказалось возможнымъ считать всю линію на моемъ участкѣ окончательно подготовленной для дальнѣйшихъ работъ.

Къ новому году на VI-ой участокъ инженера Гершова, въ Фуляэрди, прибылъ А. I. Юговичъ съ начальникомъ охраны полковникомъ Гернгроссомъ и вызвалъ туда же меня и Бочарова. Здѣсь провели мы дней пять, обсуждая наши нужды и дѣйствія и получая указанія Главнаго Инженера. Между прочимъ, Бочаровъ представилъ здѣсь всѣ данныя для постройки какъ тоннеля, такъ и перевала черезъ Хинганъ—долиною рѣкъ Хоригола и Хорго.

Пріятною новостью, которую мы узнали здѣсь отъ Юговича, было рѣшеніе приступить къ массовому найму и доставкѣ рабочихъ изъ внутреннихъ провинцій Китая. Намъ сильно не хватало рабочихъ рукъ, особенно для предстоявшихъ въ крупномъ масштабѣ земляныхъ работъ.

Здѣсь же, въ Фуляэрди, мы встрѣтили новый 1900 годъ, оказавшійся впослѣдствіи для насъ столь тревожнымъ. Но въ моментъ встрѣчи ничто не сулило намъ невзгодъ и мы были полны энергіи и вѣры въ свое дѣло. Былъ даже устроенъ импровизированный балъ, такъ какъ оказалось на лицо нѣсколько русскихъ дамъ и военный оркестръ. Къ слову сказать, къ этому времени на строительныхъ участкахъ уже были установлены Эриксоновскіе телефоны и мы нерѣдко изъ нашихъ трущобъ по аппарату слушали военную музыку , гремѣвшую въ Фуляэрди.

По возвращеніи въ Чжаланьтунь съ готовымъ планомъ дальнѣйшихъ работъ, мы стали ожидать прибытія обѣщанныхъ партій китайцевъ-рабочихъ. Мы помѣщались уже тогда въ избахъ и саманныхъ домахъ, которые были начаты постройкой еще въ прошломъ году; въ этихъ жилищахъ было вполнѣ тепло и обходились они очень недорого.

Съ началомъ весны прибыли, наконецъ, долгожданные китайцы-рабочіе, бараки для которыхъ были заготовлены заранѣе; теперь можно было приступить полнымъ ходомъ къ землянымъ и подрывнымъ работамъ.

На моемъ участкѣ оказалось около 16 тыс. куб. саж. однѣхъ скальныхъ работъ, за которыя надлежало приняться въ первую очередь. Ихъ начали съ ближайшаго къ Чжаланьтуню косогора на 501 верстѣ, откуда работа стала развиваться въ двухъ направленіяхъ. Оказалось, что китайскіе рядчики, поставлявшіе намъ рабочихъ, совершенно не были знакомы съ этого рода земляными работами и долго не могли съ ними освоиться. Когда косогоръ былъ, наконецъ, подготовленъ уступами для предстоящихъ подрывныхъ работъ и приступили къ буренію скважинъ, то сначала все какъ то не ладилось. Наварка стальныхъ буровъ изъ $^3/_4$ дюймовой стали оказывалась плохой. Буры то и дѣло приходилось отдавать въ кузницу—навари-

一九〇一年中東鐵路公司各董事及總監工茹格維志分段監工希爾廓夫及工務處科長古次尼錯夫勘視第二松花江林業碼頭

Лѣсная пристань на Сунгари II на вѣткѣ отъ ст. Таолайчжао. Осмотръ членами Пр-нія О-ва К. В. ж. д., Главн. Инж. Юговичемъ, Н-комъ Строительн. уч. Инж. Кн. Хилковымъ и Н-комъ От. Сл. Пути Инж. Кузнецовымъ 1901 г.

Timber landing place on Sungari II on branch line leading from Taolaichiao station. Inspection of same by Members of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company, Chief Engineer Yugovich, Superintending Engineer of construction works Prince Khilkoff and Superintending Engineer of Maintenance of Way Department Kusnetzoff. Year 1901.

中東鐵路公司各董事及總監工茹格維志等視察第二松花江渡口圖

Осмотръ той же комиссіей переправы черезъ р. Сунгари II.

Inspection of river crossing over the river Sungari II by the same Commission.

вать, пока не удалось, наконецъ, приспособиться къ мѣстной породѣ камня. Не имѣя фитиля для запаловъ, пришлось его дѣлать самимъ изъ пеньки, которую напитывали пороховымъ растворомъ. Къ счастью, не было ни одного смертнаго случая или раненія. Наши запальщики работали увѣренно, смѣло и доказали китайцамъ, что такой работы бояться имъ нечего. Конечно, такого рода запалы можно было производить только при сухой погодѣ. Первое время, когда, въ ожиданіи динамита, приходилось оперировать съ порохомъ, работа подвигалась очень медленно, благодаря небольшой, сравнительно, взрывной силѣ пороха.

Но начало было сдѣлано. Мы показали мѣстнымъ китайцамъ, какая работа намъ отъ нихъ нужна. Когда они поняли, что насыпь должна имѣть откосы извѣстнаго уклона, они стали примѣнять въ деталяхъ пріемы, выработанные ихъ долголѣтнимъ опытомъ. Напримѣръ, они быстро замѣнили тачки, къ которымъ мы ихъ хотѣли пріучить, корзинками и носилками. Несмотря на большую производительность работы тачками съ катальными досками при скальныхъ работахъ, гдѣ выломанный камень приходится отвозить иногда на разстояніе до 50 саж., они все-таки предпочли корзинки. Чтобы вывезти тачку, нужна значительная физическая сила и сноровка, притомъ рабочій безъ помощника обойтись не можетъ; при работѣ же корзинкой китаецъ выбираетъ камень себѣ подъ силу, нести же обратно, къ мѣсту работъ, порожнія легкія корзинки на коромыслѣ гораздо легче, чѣмъ тащить тачку и еще смотрѣть, чтобы колесо ея обязательно шло по одной доскѣ. Такимъ образомъ, на всѣхъ земляныхъ работахъ рабочіе перешли на корзинки. Кромѣ большей приспособленности мѣстныхъ рабочихъ къ корзинкамъ, онѣ еще тѣмъ хороши, что дѣлать ихъ и исправлять можно было всюду, благодаря обилію по линіи тальника. Для исправленія тачки нужна доска, гвозди, нуженъ плотникъ, а корзину исправитъ каждый рабочій; мѣстная цѣна за пару корзинокъ доходитъ до 30 коп.

Въ теченіе первыхъ двухъ мѣсяцевъ мы работали только поденными. Конечно, такая работа обходилась дорого, даже при самомъ строгомъ контролѣ и ярлычной системѣ, т. к. китайцы очень практичны и не видѣли надобности напрягать свои силы, разъ работа оплачивалась по времени, а не по результатамъ; единственно только ради опыта приходилось жертвовать вначалѣ стоимостью работы.

Трудно было въ первый годъ съ денежными расчетами. Хотя мы и вводили русскія мѣры и вѣсъ, но къ русскимъ деньгамъ китайцы относились еще недовѣрчиво. Приходилось вести расчеты частью на ланы, частью на дяо, т. е., на весьма измѣнчивую по своему курсу единицу. За время перваго лѣтняго сезона работъ курсъ измѣнялся отъ 2,45 до 3,10

дяо за ланъ цицикарскаго вѣса.*) Никакія наши попытки фиксировать курсъ не давали нужныхъ результатовъ и цицикарскіе купцы первые два года были въ этомъ отношеніи полными хозяевами положенія.

Очень затруднительно было также въ началѣ продовольствовать китайскихъ рабочихъ, въ виду большого количества ихъ. Провизію мы пріобрѣтали въ Цицикарѣ, перевозили на наемныхъ подводахъ въ участковый складъ въ Чжаланьтунѣ и, затѣмъ, по преимуществу своимъ обозомъ, развозили по мѣстамъ работъ. Покупать и принимать провизію приходилось на китайскій вѣсъ, а отпускать артелямъ и рядчикамъ—на русскій, отпускъ же по мелочамъ китайскимъ и русскимъ артелямъ, на китайскіе гины и русскіе пуды, былъ очень затруднителенъ для кладовщиковъ. Переходъ на пуды совершился, однако, довольно быстро. Это обстоятельство значительно упростило отчетность складовъ. Чтобы привлечь большее количество китайцевъ-рабочихъ, мы имъ отпускали провизію по цѣнамъ цицикарскаго рынка, принимая провозъ и стоимость содержанія складовъ накладными расходами на работы.

Вообще, продовольствовать китайскихъ рабочихъ, какъ показала практика, значительно легче, чѣмъ русскія артели, такъ какъ артельное начало у китайцевъ болѣе развито. У китайцевъ не бываетъ столько взаимныхъ ссоръ и недоразумѣній, какъ въ русскихъ артеляхъ, да и отпускаемая китайцамъ провизія ограничивалась только слѣдующими продуктами: мука, сяомиза, бобовое масло, соль и табакъ. Все остальное, напримѣръ, мясо, сахаръ, рисъ составляетъ для нихъ предметъ роскоши и отпускается только въ большіе праздники, которыхъ у китайцевъ всего три, по сезонамъ—Новый годъ (онъ-же—весенній праздникъ), лѣтній и осенній праздники.

Такимъ образомъ, начались земляныя работы на 5-мъ участкѣ. Первый сезонъ убѣдилъ насъ, что съ китайскими рабочими мы можемъ окончить постройку дороги".

Дальнѣйшій разсказъ С. Ц. Оффенберга касается почти всего строительнаго періода въ подвѣдомственномъ ему раіонѣ и событій боксерскаго возстанія 1900 года, понудившихъ его партію, подобно другимъ, спѣшно покинуть работы и уйти въ Забайкалье.

Описанію боксерскаго возстанія въ дальнѣйшемъ будетъ посвящена особая глава и въ ней цѣнныя воспоминанія С. Ц. Оффенберга объ этомъ смутномъ этапѣ постройки найдутъ себѣ должное мѣсто; въ настоящей же главѣ мы перейдемъ непосредственно къ описанію періода возста-

*) См. гл. о валютѣ.

財政次長　齊斯加潤夫

Михаилъ Ивановичъ Чистяковъ,
Товарищъ Министра Финансовъ.

M. I. Chistiakoff,
Vice-Minister of Finance.

новленія работъ послѣ вынужденнаго ихъ перерыва, на время котораго участокъ С. Ц. Оффенберга эвакуировался за русскую границу, въ Нерчинскій Заводъ, гдѣ и оставался до начала сентября. Когда по ходу военныхъ событій представилось возможнымъ и необходимымъ приступить къ возстановленію работъ, то инженеръ Оффенбергъ со своими сотрудниками вернулся на линію, сдѣлавъ путь на лошадяхъ черезъ Хайларъ и Хинганъ.

„Линія являла собой въ то время", разсказываетъ С. Ц. „печальный, разрушенный видъ; все кругомъ было пустынно, валялись кое-гдѣ человѣческіе трупы. Желѣзнодорожныя постройки были раззорены, а имущество разграблено. Въ Чжаланьтунь я пріѣхалъ къ 2 октября. Первой задачей явилась здѣсь постройка этаповъ для проходящихъ воинскихъ частей. Первоначально это было очень трудно, по отсутствію рабочей силы, но вскорѣ, къ великой нашей радости, китайцы стали возвращаться на работы. Въ концѣ октября подошелъ нашъ обозъ и мы приступили къ возстановленію желѣзнодорожныхъ работъ. Часть обоза была отряжена въ Харбинъ за инструментами и къ серединѣ зимы мы были уже вновь болѣе или менѣе обезпечены всѣмъ необходимымъ. Въ это время получено было извѣстіе, что изъ Петербурга черезъ Сибирь ѣдетъ спеціальная комиссія, съ инженерами Кербедзомъ и Ходоровскимъ во главѣ.

Переѣздъ комиссіи дѣлался на лошадяхъ, попутно ею осматривались произведенныя разрушенія.

Строительное Управленіе потребовало передъ тѣмъ расцѣночныя вѣдомости возстановленія разрушенныхъ сооруженій и планъ дальнѣйшихъ работъ.

Между прочимъ, въ связи съ пошатнувшейся вѣрою въ китайцевъ, какъ рабочую силу, въ Петербургѣ и отчасти въ Харбинѣ было рѣшено замѣнить ихъ русскими. Для найма таковыхъ былъ спеціально командированъ въ Иркутскъ и дальше инженеръ Бочаровъ, съ порученіемъ—достать русскихъ рабочихъ, гдѣ только это будетъ возможно; для той же цѣли по всѣмъ ближайшимъ городамъ были разосланы спеціальные агенты. Надо сознаться, что этотъ дорого стоившій опытъ оказался и неудачнымъ, и ненужнымъ. Какъ выше уже отмѣчено, прежніе рабочіе-китайцы постепенно стали возвращаться на линію и дѣло съ ними уже налаживалось, какъ вдругъ, подобно снѣгу на голову, свалились на насъ въ разгарѣ зимы 1901 года партіи русскихъ рабочихъ. Они были навербованы далеко не среди лучшихъ контингентовъ населенія; повидимому, наоборотъ, полиція, къ содѣйствію которой въ этомъ дѣлѣ не преминули обратиться, постаралась сплавить въ далекую Маньчжурію наиболѣе безпокойный городской элементъ; это были подонки населенія такихъ городовъ, какъ Иркутскъ,

Благовѣщенскъ, Чита, Верхнеудинскъ и пр. Начались постоянныя недоразумѣнія, недовольство, повышенныя требованія, пьянство, драки, разгулъ и т. д. Поистинѣ, это казалось не легче боксерскаго возстанія. Работа съ русскими не спорилась совершенно. Какъ сейчасъ помню, были еще какіе то «вятскіе», которые упорно твердили, что они подрядились только пилить дрова и категорически отказывались дѣлать какую-либо другую хотя бы простѣйшую работу, напримѣръ,—обтесывать шпалы и т. п.

Положеніе было бы явно катастрофическое, если бы не все возраставшій притокъ непритязательныхъ китайцевъ. Вскорѣ русскихъ удалось частью—распредѣлить по всей линіи, частью—выслать въ Россію за всякаго рода провинности, этапнымъ порядкомъ. Все высказанное здѣсь мной о неудачномъ подборѣ русскихъ рабочихъ ни въ какой мѣрѣ не относится къ такъ называемымъ «чикойцамъ»*), еще значительно ранѣе описываемыхъ событій привлеченнымъ къ землянымъ работамъ на западныхъ, ближайшихъ къ Забайкалью участкахъ линіи. „Чикойцы"—это старообрядцы-казаки, выѣзжавшіе на земляныя работы цѣлыми семьями и вывозившіе землю конной тягой. Несмотря на своеобразность этого способа работы, она оказывалась, по отзывамъ инженеровъ, вполнѣ продуктивной, а бытъ и поведеніе «чикойцевъ» не оставляли желать лучшаго.

Мало по малу работа повсюду вновь наладилась и пошла еще болѣе интенсивно, чѣмъ до возстанія боксеровъ; всѣ усиленно стремились нагнать потерянное время.

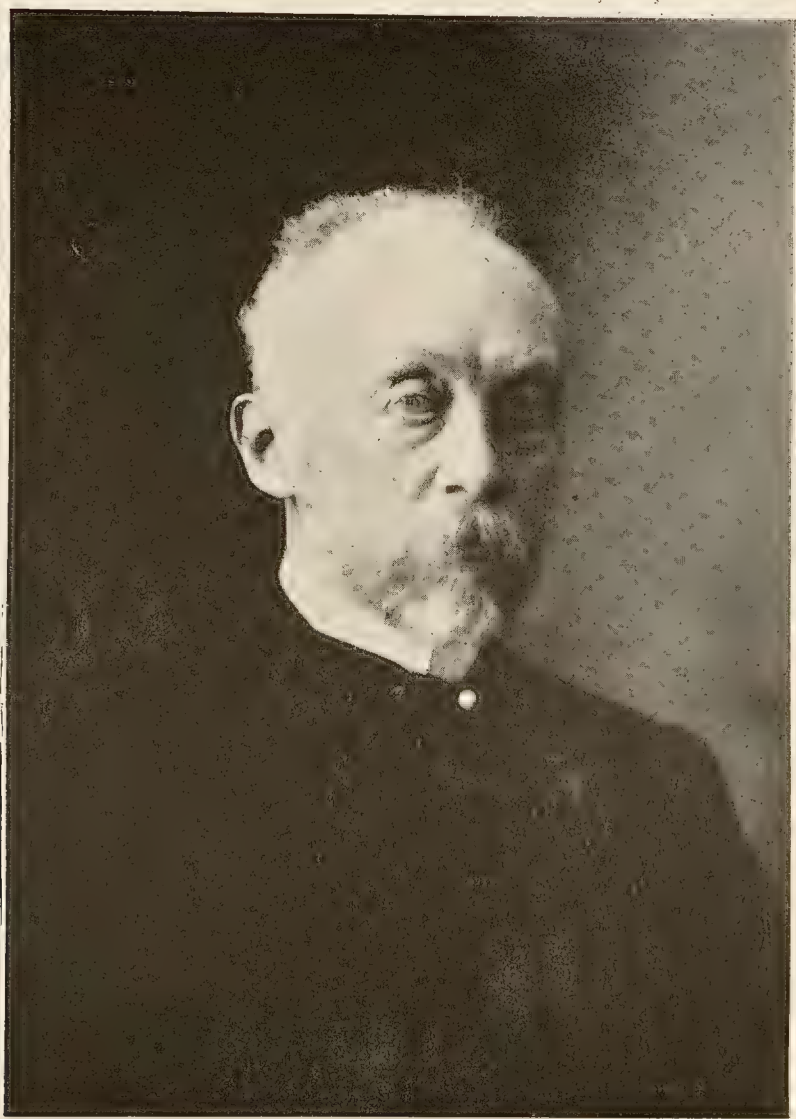
Въ концѣ 1900 года укладка рельсоваго пути успѣла дойти до ст. Фуляэрди и съ начала 1901 года перешла на 5 участокъ; 15 апрѣля въ Чжаланьтунь уже пришелъ первый паровозъ изъ самаго Харбина.

Весной, къ концу мая укладка была доведена до Бухэду, а въ сентябрѣ 1901 года (передъ проѣздомъ Товарища Министра Финансовъ Романова) она перешла уже за Хинганъ и достигла Унура.

Въ это время строителю Забайкальской желѣзной дороги и Карымской ея вѣтви инженеру Пушечникову было предписано Министерствомъ Путей Сообщенія въ срочномъ порядкѣ вести укладку къ ст. Маньчжурія, съ тѣмъ, чтобы дать возможность Управленію К. В. ж. д. поскорѣе сомкнуть путь въ западной части своей линіи.

Нечего и говорить, что такая спѣшная укладка рельсъ имѣла свои оборотныя стороны. Но наши высшіе руководители настоятельно требовали прежде всего дать сплошное рельсовое соединеніе, справедливо говоря, что по рельсамъ придетъ и все остальное.

*) Отъ имени сосѣдней Забайкальской станицы «Чикой».



財政次長 羅滿諾夫

Петръ Михайловичъ Романовъ,
Товарищъ Министра Финансовъ.

P. M. Romanoff,
Vice-Minister of Finance.

Смычка западнаго участка произошла 3 ноября 1901 года, на 303 версть, близъ ст. Унуръ, чѣмъ уже устанавливалось непрерывное движеніе по всей линіи К. В. ж. д.»

Таковы въ главнѣйшихъ чертахъ свѣдѣнія о ходѣ постройки на 5-мъ участкѣ, любезно сообщенныя С. Ц. Оффенбергомъ. Къ сожалѣнію, матеріалъ этотъ переданъ не въ письменной формѣ, а въ видѣ изустнаго разсказа, который мы и стремились воспроизвести на этихъ страницахъ съ наибольшею точностью; пусть проститъ намъ глубокоуважаемый С. Ц. невольную схематичность и недостаточную художественность передачи его интересныхъ и цѣнныхъ воспоминаній.

Приходится также очень пожалѣть и о томъ, что до насъ не дошли такія же характерныя данныя о ходѣ строительныхъ работъ на другихъ участкахъ обширной К. В. ж. д.; во всякомъ случаѣ, приведенное описаніе быта и дѣятельности построечниковъ намѣчаетъ главнѣйшія трудности и особенности работъ по всей линіи, съ которыми вообще пришлось встрѣтиться русскимъ инженерамъ въ Маньчжуріи.

Несомнѣнно, что съ тѣми или иными варіаціями и на другихъ участкахъ возникали передъ строителями тѣ же задачи и нужды, для преодолѣнія которыхъ требовалась и хорошая школа, и практическіе навыки, а нерѣдко—и личное мужество, инициатива и находчивость.

С. Ц. Оффенбергу мы обязаны также нѣкоторыми данными о первоначальной стадіи постройки 6 участка—инженера А. А. Гершова, ближайшимъ помощникомъ котораго С. Ц. являлся еще во время изысканій 1897 года.

Инженеръ А. А. Гершовъ былъ однимъ изъ старѣйшихъ сотрудниковъ Юговича; онъ получилъ высшее образованіе въ Бельгіи и отличался тѣми природными и лично выработанными положительными свойствами, которыя возбуждали къ нему общее уваженіе и довѣріе.

Поручая ему 6 участокъ (Цицикаръ), Главный Инженеръ руководствовался не только тѣмъ, что на этомъ участкѣ было серьезное сооруженіе—300 саж. мостъ на кессонныхъ основаніяхъ черезъ р. Нонни, и тѣмъ, что въ точкѣ пересѣченія линіей этой судоходной рѣки предполагалось образовать, подобно Харбину, второй крупный центръ сосредоточенія матеріаловъ и оборудованій, откуда работы должны были распространяться по пустынной мѣстности на западъ и востокъ, но также и тѣмъ, что Цицикаръ являлся весьма важнымъ административнымъ пунктомъ и резиденціей мѣстнаго дзянь-дзюня.

Зная житейскую опытность и тактъ Гершова и придавая исключительное значеніе установленію содружества съ мѣстнымъ населеніемъ и вла-

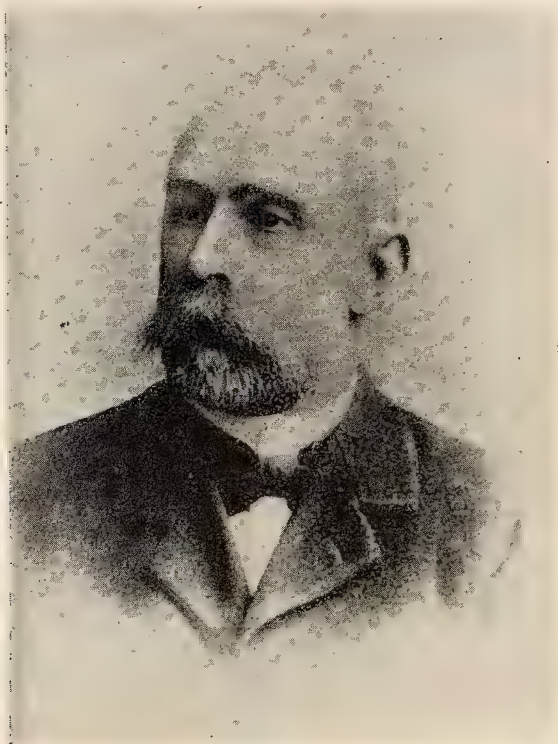
стями, Главный Инженеръ весьма удачно довѣрилъ свои полномочія въ этомъ серіозномъ районѣ именно какъ А. А. Гершову.

Мы уже видѣли, съ какими затрудненіями начались работы на 5 участкѣ; конечно и здѣсь, на 6-мъ онѣ не могли, за неимѣніемъ людей, сразу пойти тѣмъ темпомъ, который хотѣлъ-бы развить энергичный, несмотря на свой возрастъ и состояніе здоровья, А. А. Гершовъ.

Мѣстныхъ рабочихъ здѣсь почти не было; люди, законтрактованные въ 1898 году Строительнымъ Управленіемъ изъ Тяньцзина, распылились по участкамъ ближнимъ къ Харбину; только въ слѣдующемъ году, послѣ того, какъ изъ внутренняго Китая было переброшено на постройку дороги нѣсколько десятковъ тысячъ рабочихъ, можно было успѣшно наладить на 6-мъ участкѣ какъ земляныя, такъ и всѣ прочія работы.

Отношенія между Начальникомъ участка и мѣстною администраціею, во главѣ которой стоялъ извѣстный дзянь-дзюнь Энцзы, установились съ самаго начала вполнѣ дружественныя и благожелательныя; надежнымъ посредникомъ въ этомъ отношеніи и вѣрнымъ помощникомъ А. А. Гершову былъ вышеупомянутый драгоманъ Джу-ю-ченъ; онъ получилъ образованіе во французской школѣ въ Шанхаѣ и являлся однимъ изъ немногихъ интеллигентныхъ, въ европейскомъ смыслѣ слова, китайцевъ, нашихъ сотрудниковъ. Когда Гершову приходилось сноситься съ властями по всякимъ вопросамъ, касающимся постройки дороги, то его молодой помощникъ Джу всегда былъ на высотѣ, т. к. онъ импонировалъ мѣстнымъ дѣятелямъ своимъ воспитаніемъ и высокимъ уровнемъ образованія; этимъ объясняется даже въ значительной степени установленіе личной дружбы между дзянь-дзюнемъ и А. А. Гершовымъ, типичными представителями различныхъ культуръ востока и запада, а эта дружба, въ свою очередь, благопріятно отражалась на ходѣ работъ.

На 6 участкѣ особенно чувствовался недостатокъ въ лѣсныхъ матеріалахъ; были сдѣланы заказы въ верховьяхъ р. Нонни, черезъ посредство извѣстнаго даотая Джоумяна, бывшаго впослѣдствіи первымъ предсѣдателемъ Цицикарскаго Дипломатическаго Бюро въ Харбинѣ; однако, первыя партіи этого лѣса очень огорчили строителей, т. к. лѣсъ, прибывавшій въ 1899 году сплавомъ по р. Нонни, оказался такихъ мелкихъ сортовъ, что примѣнить его къ постояннымъ сооруженіямъ было невозможно, равно какъ и пустить въ распиловку на проектированномъ въ Фуляэрди лѣсопильномъ заводѣ; такая непредвидѣнная неудача, конечно, затормозила общую работу, но вскорѣ почтенный Джоумянъ реабилитировался, организовавъ новую рубку лѣса—на западѣ, въ долинѣ р. Ялъ.



中東鐵路總醫官 伯列吉克

Михаилъ Ивановичъ Полетика,
Главный Врачъ на постройкѣ К. В. ж. д.

M. I. Poletika, M. D.,
Chief Medical Officer at the construction of the Chinese Eastern Railway.

蓋爾索夫

一八九七年任分段勘路工程師一九〇〇年十一月二十六日任齊哈爾造路工程段之分段總管

Адольфъ Адольфовичъ Гершовъ,
Начальникъ изыскательской партіи въ 1897 году, затѣмъ Н-къ Цицикарскаго построечнаго участка. († 26 ноября 1900 г.).

A. A. Gershoff,
Chief of Research party in 1897, later Superintending Engineer of construction section. † 26/11 1900).

Вышеописанный инцидентъ съ лѣсными матеріалами характеренъ въ томъ смыслѣ, насколько плохо представляли себѣ китайцы того времени требованія строительнаго искусства; имъ, повидимому, казалось, что гдѣ пойдетъ въ дѣло 7-8 вершковое бревно, тамъ годятся и бревна болѣе тонкія, если вмѣсто одного примѣнить два; но это, будучи конечно неправильнымъ въ теоріи, не принесло особаго ущерба дѣлу, т. к. весь мелкій лѣсъ разошелся на временныя постройки и, частью, былъ въ дальнѣйшемъ очень удачно использованъ инженеромъ Гершовымъ на постройку временной передачи черезъ р. Нонни.

Устроенная имъ по особому проекту, свайная эстокада изъ мелкосортнаго матеріала сыграла важную роль въ дальнѣйшей работѣ. Сооруженіе постояннаго моста естественно задерживалось цѣлымъ рядомъ препятствій, а, между тѣмъ, укладка пути изъ Харбина нажимала и заставляла, во избѣжаніе перерыва въ работѣ, устроить переходъ черезъ Нонни для перекатки вагоновъ на лѣвый берегъ рѣки. Этотъ временный мостъ оказалъ также большую услугу во время развернувшихся вскорѣ событій боксерскаго возстанія, т. к. благодаря ему облегчилась возможность отступленія служащихъ съ участка, а послѣ—и продвиженіе воинскихъ отрядовъ.

По ликвидаціи возстанія А. А. Гершовъ возвратился изъ Харбина на свой участокъ, но вскорѣ заболѣлъ отъ истощенія и нервнаго переутомленія; ему былъ предложенъ, внѣ правилъ, шестимѣсячный отпускъ, но Гершовъ, не разсчитавъ своихъ силъ, отъ него отказался и искренне оплакиваемый своими сослуживцами скончался въ ноябрѣ 1900 года на своемъ посту, въ Цицикарѣ, вдали отъ родныхъ и родины. Присутствовавшій при его кончинѣ драгоманъ Джу-ю-ченъ вспоминаетъ, что послѣднею заботою и вопросомъ покойнаго Гершова было, не осталось ли кого-либо изъ китайцевъ, обиженныхъ имъ; получивъ отъ своего сотрудника успокоительный отвѣтъ, А. А. Гершовъ произнесъ: «тогда я умру спокойно»; —это были его предсмертныя слова.

А. А. Гершовъ похороненъ въ г. Харбинѣ, на старомъ кладбищѣ.

По административному дѣленію 9-й строительный участокъ К. В. ж. д. былъ порученъ инженеру князю С. Н. Хилкову. Оффиціально постройка его началась 28 мая 1898 года, т. е., въ тотъ именно день, когда пароходъ «Благовѣщенскъ» доставилъ на берегъ Сунгари штатъ участка съ его начальникомъ во главѣ; но подготовительныя работы въ будущемъ центрѣ дороги были организованы еще весною того же года, замѣстителемъ кн. Хилкова, инженеромъ А. И. Шидловскимъ. Въ слѣдующей главѣ мы остановимся нѣсколько подробнѣе на этомъ фактѣ. Такимъ образомъ, если С. Н. Хилкова надо считать основателемъ работъ въ центрѣ дороги и какъ

бы ро[illegible]
бинъ», [illegible]

Уч[illegible]
продол[illegible]
Ашихэ[illegible]
Вся во[illegible]
обитае[illegible]
былъ [illegible]

Та[illegible]
влялъ [illegible]
ческія [illegible]
послѣд[illegible]

Из[illegible]
вопрос[illegible]

Кн[illegible]
которы[illegible]
ж. д. [illegible]
участк[illegible]
работа[illegible]
извѣст[illegible]
жизнь [illegible]
тремъ [illegible]
возмож[illegible]
сказат[illegible]
начина[illegible]
скими [illegible]
загото[illegible]
для не[illegible]

На[illegible]
ную по[illegible]
вызыва[illegible]
условія [illegible]

Мы[illegible]
таемъ [illegible]
фіи; да[illegible]
центра[illegible]
князя [illegible]

Кн[illegible]
получи[illegible]

王爵希爾廓夫 自一八九七年二月一日起由勘路工程師任造路時之分段監工一九〇三年七月一日改任工務處長自一九〇六年三月一日至一九一五年六月一日任鐵路局副局長

Князь Степанъ Николаевичъ Хилковъ,

Н-къ изыск. и строит. участковъ съ 1 февраля 1897 г., Н-къ Сл. Пути и Сооруженій съ 1 іюля 1903 г. и Помощн. и первый замѣститель Управляющаго К. В. ж. д. съ 1 марта 1906 г. по 1 іюня 1915 г. (†).

Prince S. N. Khilkoff,

Chief Engineer for research works and sectional constructions from the 1-st February 1897, Manager of Maintenance of Way (Engineering) Department from the 1-st July 1903, and Assistant and First Deputy of the General Manager of the Chinese Eastern Railway from the 1-st March 1906 to the 1-st June 1915. (†)

машиниста. Въ 1885 году С. Н. поступилъ въ Институтъ Инженеровъ Путей Сообщенія, который окончилъ въ 1890 году, начавъ государственную службу по воднымъ путямъ сообщеній; въ то время спросъ на новыя, молодыя силы для оздоровленія вѣдомства водныхъ сообщеній былъ большой; но вскорѣ С. Н. уступилъ общему стремленію къ развитію желѣзнодорожной сѣти и перешелъ въ О-во Ряз.-Ур. ж. д., которое начало покрывать путями юговосточныя губерніи Россіи. Не имѣя еще и тридцати лѣтъ отъ роду, С. Н. уже въ О-вѣ Ряз.-Ур. дороги былъ дважды начальникомъ строительныхъ участковъ. Здѣсь онъ работалъ подъ руководствомъ А. И. Юговича и его помощника, извѣстнаго впослѣдствіи самостоятельнаго строителя нѣсколькихъ крупныхъ желѣзнодорожныхъ линій—Тимофѣева-Рясовскаго.

Князь С. Н. безспорно выдѣлялся среди другихъ сотрудниковъ Юговича, и тѣ его достоинства, которыя на К. В. ж. д. вполнѣ расцвѣли, уже и тогда давали возможность такому проницательному человѣку, какъ Юговичъ, ихъ оцѣнить.

Съ принятіемъ А. І. Юговичемъ поста Главнаго Инженера К. В. ж. д. князь С. Н. естественно послѣдовалъ за нимъ и получилъ видное положеніе начальника центральнаго участка.

Перечислять и описывать, какъ работалъ и что создалъ князь С. Н. за время своей 18-лѣтней службы на К. В. ж. д.—было бы подъ силу лишь опытному изслѣдователю развитія жизни нашей дороги съ самыхъ первыхъ дней ея сооруженія; достаточно сказать, что не было ни одной отрасли дѣла, которой онъ не коснулся бы, будучи почти всегда на главныхъ роляхъ; и все, за что онъ брался—увѣнчивалось успѣхомъ. Князь С. Н. исповѣдывалъ какъ бы „культъ" работы, работы до самозабвенія, до игнорированія личной жизни. Суровая чистота этой личной его жизни, строгость къ себѣ—давали ему возможность требовать отъ сотрудниковъ и окружающихъ честнаго и дѣлового отношенія къ работѣ. Успѣхъ, сопровождавшій повсюду его дѣятельность приводилъ къ тому, что служить при немъ и подъ его руководствомъ почиталось всегда особымъ отличіемъ; онъ умѣлъ находить людей и „вести" ихъ, вселяя въ нихъ бодрость и заражая интересомъ къ работѣ. Князя чтили, любили и боялись, но послѣднее не въ смыслѣ навлеченія начальническаго гнѣва, а лишь потому, что опасались вольно или невольно повредить дѣлу, имъ руководимому. Князь былъ сердеченъ и справедливъ, а если порою и рѣзокъ, то это не отталкивало отъ него тѣхъ, для кого интересы общаго дѣла были выше личныхъ или мелкаго самолюбія; и каждому было понятно, что не ради причиненія обиды срывались иногда у Степана Николаевича „крѣпкія" словечки...

Когда началась постройка 9-го участка и вскорѣ наладилась, когда выяснилось, что китайскіе рабочіе уже приспособляются къ европейскимъ пріемамъ работы, когда жизнь въ центрѣ забилась нормальнымъ, отчетливымъ пульсомъ и общее дѣло начало интенсивно развиваться, то стало ясно, что потенціалъ кн. С. Н. Хилкова много больше, чѣмъ это требуется для организаціи одного строительнаго участка, и уже въ 1899 году къ нему присоединяютъ 1-ый участокъ Южной линіи.

Роль князя С. Н. во время боксерскаго возстанія въ 1900 году, когда онъ, безоружный и одинокій, явился къ уже враждебно настроенному Ашихейскому фудутуну для переговоровъ о создавшемся положеніи, когда онъ настойчиво поддерживалъ работы и порядокъ на обѣихъ линіяхъ своихъ участковъ до того момента, пока всѣ до одного служащіе другихъ, болѣе отдаленныхъ участковъ добрались до Харбина, когда онъ энергичными дѣйствіями возстановилъ разрушенную линію и развилъ въ короткое время работу при помощи тѣхъ же рабочихъ, которые ее нарушили—все это есть несомнѣнно принадлежность исторіи.

Въ соотвѣтственномъ мѣстѣ настоящаго обзора будетъ отмѣченъ тотъ фактъ, что вражды мѣстнаго населенія къ русскимъ за время боксерскаго движенія вообще не было и что это, главнымъ образомъ, способствовало успѣшному возстановленію разрушенныхъ линій; будетъ указано также, что положенный въ основу съ самаго начала постройки принципъ доброжелательства, справедливости и дружной жизни пришлыхъ русскихъ съ мѣстнымъ населеніемъ былъ правильно оцѣненъ и понятъ этимъ послѣднимъ, но нельзя здѣсь не отмѣтить, что однимъ изъ лучшихъ проводниковъ этого принципа былъ кн. С. Н. Хилковъ.

Онъ, облеченный довѣріемъ Главнаго Инженера, снабженный властью и средствами для осуществленія своего дѣла и близко соприкасающійся съ рабочимъ классомъ, сразу же достигъ такого престижа среди китайцевъ, что въ смутное время боксерской агитаціи работы на его участкахъ до самаго послѣдняго дня—13 іюля 1900 г. шли безостановочно, а личное его общеніе съ враждебными въ то время властями не грозило ему опасностью; и стоило только прекратиться активнымъ военнымъ дѣйствіямъ, какъ китайцы съ довѣріемъ и охотою стали возвращаться къ работамъ. Живущіе и посейчасъ въ полосѣ отчужденія почтенные китайскіе дѣятели, знакомые съ работою и жизнью кн. Хилкова, подтверждаютъ, что ни одному китайцу онъ никогда не нанесъ ни обиды, ни ущерба.

Въ награду за успѣшныя дѣйствія по возстановленію линіи, князь С. Н. получилъ въ завѣдываніе еще одинъ участокъ—8-ой, перешедшій къ нему отъ К. Ю. Вебера, оставившаго службу на дорогѣ, а лѣтомъ 1901 года къ С. Н. Хилкову перешла и постройка города Харбина, которою до

сего времени самостоятельно завѣдывали инженеры: сначала—Левтѣевъ, а затѣмъ—Чайковскій. Такимъ образомъ, въ его рукахъ находились уже 3 участка и сооруженіе Харбина. Къ этому времени значеніе Новаго Города, какъ будущаго административнаго центра К. В. ж. д., окончательно установилось, и работы должны были вестись самымъ ускореннымъ темпомъ. Они дѣйствительно закипѣли подъ руководствомъ неутомимаго князя С. Н. Наконецъ, зимой 1901 года, когда Строительное Управленіе рѣшило сократить штаты въ силу того, что укладка пути была уже возстановлена по всей главной линіи и южной вѣтви, князю С. Н. было предложено принять отъ инженера Антоновича завѣдываніе 7-мъ и частью 6-мъ участкомъ, до ст. Хурхура включительно. Князь С. Н. согласился на это, испросивъ себѣ по штату помощника, каковымъ былъ назначенъ инженеръ П. И. Кузнецовъ. Надлежитъ отмѣтить, что въ этотъ періодъ постройки производилась сплошная замѣна всѣхъ временныхъ сооруженій постоянными. Князь С. Н. успѣшно справлялся со своими задачами, несмотря на небывалую длину своего участка, достигавшаго 500 верстъ. Окончательные предѣлы раіонъ работъ Хилкова получилъ въ началѣ 1902 года—когда, съ ликвидаціею у-ій 2 и 3 южныхъ участковъ, таковые пришлось принять ему-же. Такимъ образомъ, районъ непосредственнаго вѣдѣнія князя Хилкова достигъ уже 700 верстъ.*) Однако, расширеніе сферы дѣйствій кн. С. Н. не казалось его современникамъ, знавшимъ его и въ него вѣровавшимъ, удивительнымъ, ибо слишкомъ ярко превосходилъ онъ прочихъ въ умѣніи управлять, работать и созидать. Казалось неизбѣжнымъ и послѣдовательнымъ, когда, постепенно, всѣ смежные съ его основнымъ, 9-мъ участкомъ, другіе участки какъ бы сдавались подъ его властную и умѣлую руку и сразу же получали отпечатокъ его творчества.

Въ такомъ положеніи участокъ князя С. Н. дожилъ до момента сдачи дороги въ эксплоатацію—1 іюля 1903 г., когда С. Н. былъ назначенъ Начальникомъ Службы Пути.

На новомъ назначеніи С. Н. пришлось организовывать все съ самаго начала. Дорога сдана была въ эксплоатацію съ крупными недодѣлками.

Доканчивать сооруженіе ему было дѣло привычное, вводить же нормы эксплоатаціонныхъ работъ и расходовъ—являлось трудомъ новымъ, серьезнымъ и сложнымъ, но и съ этимъ онъ, какъ со всѣмъ за что брался, по собственному его выраженію „управился", создавъ Службу Пути стройно организованную, приспособленную къ особымъ мѣстнымъ условіямъ и отвѣчающую общимъ требованіямъ нормально поставленнаго дѣла.

Въ январѣ 1904 года разразилась война съ Японіей и К. В. ж. д. пришлось испытать на себѣ всю тяжесть внезапныхъ новыхъ задачъ по пере-

*) Напоминаемъ, что все разстояніе между Москвою и Петербургомъ составляетъ 609 верстъ (длина Ник. жел. дор.).

возкѣ войскъ, приспособленію головныхъ станцій въ районѣ военныхъ дѣйствій, а затѣмъ—эвакуаціи.

Всѣмъ еще находящимся въ живыхъ участникамъ этой эпохи памятно, сколько труда и силъ было положено княземъ С. Н. въ эти годы бѣдственной войны и насколько все необходимое для приспособленія К. В. ж. д. къ военнымъ задачамъ было исполнено разумно и безъ задержекъ.

По окончаніи войны князю С. Н. по болѣзни былъ разрѣшенъ отпускъ, который онъ провелъ въ Россіи и за границею, какъ разъ въ то время, когда революціонное движеніе 1905 года коснулось и нашей дороги.

Пребываніе князя С. Н. въ Петербургѣ совпало съ уходомъ со службы Помощника Управляющаго дорогой С. В. Игнаціуса, и Правленіе Общества назначило князя С. Н. на этотъ постъ.

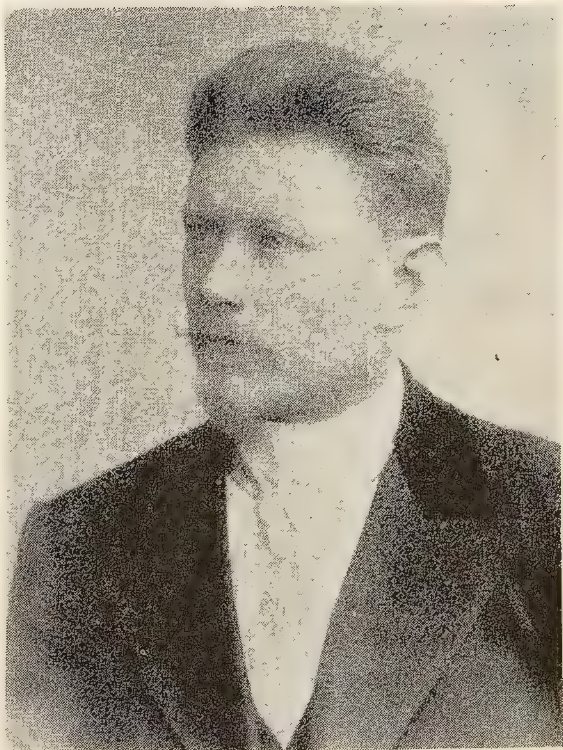
Онъ занялъ его въ мартѣ 1906 года и состоялъ въ этой должности по день оставленія службы на дорогѣ, т. е, до 15 мая 1915 года.

Ликвидація послѣдствій войны на К. В. ж. д. была дѣломъ исключительной сложности. Пришлось не только оформлять передачу Японіи значительной части южной линіи, но и перестраивать самый бытъ дороги въ связи съ измѣненіемъ послѣ японской войны ея назначенія, такъ какъ, по довоеннымъ заданіямъ, главнѣйшее направленіе работы дороги было южное, а послѣ войны пришлось перейти на восточное.

Наконецъ, нарушенное войною установленіе правильной эксплоатаціи надо было спѣшно проводить въ жизнь, ибо экономическая депрессія въ Маньчжуріи, послѣдовавшая сейчасъ же послѣ войны, требовала отъ дороги сокращенія расходовъ и развитія коммерческой дѣятельности. На долю князя С. Н., какъ Помощника Управляющаго по ж. д. части, выпалъ при этомъ немалый трудъ.

Его исключительная способность, отличаемая всегда его современниками и сотрудниками,—вносить ясность въ самыя запутанныя положенія, особенно ярко проявилась во время переговоровъ съ японскими представителями относительно условій передачи Японіи южной части линіи и установленія границы передаваемаго участка; князь С. Н., будучи старшимъ ж. д. представителемъ на этой конференціи, отстоялъ интересы К. В. ж. д. и благодаря главнымъ образомъ ему ст. Куаньчендзы осталась въ составѣ нашей дороги.

Настоящая глава о постройкѣ К. В. ж. д., въ которую мы, естественно, включили біографію князя С. Н., не позволила бы намъ касаться того, что относится къ періоду эксплоатаціи дороги, но въ интересахъ цѣльности описанія



依穆什聶次基

東省鐵路建築局電務處總管旋任鐵路管理局電務處副處長

Сергѣй Михайловичъ Имшенецкій,

Начальникъ Телеграфа на постройкѣ дороги и Помощникъ Начальника Службы Телеграфа Управленія дороги.

S. M. Imshenetzki,

Manager of the Telegraph at the construction of the Railway, and Assistant Manager of the Telegraph Department of the Railway Administration.

依萬年克

鐵嶺分段監工自一八九九年一九一○年任鐵路交涉代辦之帮辦

Владимиръ Сергѣевичъ Иваненковъ,

Начальникъ дистанціи Тьелинскаго участка Строительнаго Управленія и Помощникъ Уполномоченнаго Управляющаго дорогою для сношенія съ китайскими властями съ 15 февраля 1899 года по 26 февраля 1910 года (†).

V. S. Ivanenkoff,

District Superintending Engineer of Tiehling Section of the Administration for the Construction of the Railway, and Sub-delegate of the General Manager of the Railway for relations with Chinese authorities, from the 15-th February, 1899, to the 26-th February, 1910.

крупной фигуры князя С. Н. мы должны указать на то, что созидательная работа по эксплоатаціи была также проведена имъ съ присущею ему планомѣрностью и настойчивостью; при этомъ нельзя не отмѣтить, что самъ онъ, будучи по своей предшествовавшей службѣ спеціалистомъ по конструкціи дорогъ, не терялся и въ тѣхъ случаяхъ, когда ему приходилось разрѣшать незнакомыя съ перваго взгляда, эксплоатаціонныя задачи; природный умъ и тактъ были ему въ такихъ случаяхъ лучшими пособниками.

За время эксплоатаціи наша дорога нерѣдко подвергалась жестокой критикѣ, какъ со стороны Правленія, такъ и Министерства, и видную роль въ защитѣ режима молодой дороги всегда бралъ на себя князь С. Н., какъ непосредственно завѣдывавшій дѣлами желѣзнодорожными.

Возвращаясь къ роли князя С. Н. въ сооруженіи К. В. ж. д., мы не можемъ не напомнить вторично, что его дѣятельность касалась не только постройки сначала—одного, а затѣмъ—нѣсколькихъ участковъ, но ему приходилось также много работать по снабженію матеріалами другихъ раіоновъ постройки. Когда въ первые годы поселокъ Харбинъ не былъ еще въ вѣдѣніи князя С. Н., то камнемъ, кирпичемъ и известью снабжалъ его 9-ый—князя Хилкова участокъ. Лѣсные матеріалы, задерживавшіеся въ 1898 и 1899 годахъ поступленіемъ съ верховьевъ р. Сунгари, были замѣнены въ первое время заготовками, организованными княземъ С. Н.; дровами весь Харбинъ снабжалъ онъ же. Отобранный штучный камень для постройки мостовъ на 2-хъ пересѣченіяхъ р. Сунгари поставлялся изъ района 9-го же участка, и т. п.

Всего не вспомнить теперь, но эта отзывчивость Князя С. Н. на нужды общаго дѣла, безъ узкаго пониманія своихъ обязанностей, какъ начальника отдѣльнаго участка—была отличительнымъ его свойствомъ.

Зачатки торговли предметами не мѣстнаго происхожденія, установленіе частновладѣльческой жизни, наконецъ—и организація полиціи—не обошлись безъ его виднаго участія; несомнѣнно—въ Харбинѣ у многихъ старожиловъ сохранились еще документы на право владѣнія усадьбами, подписанные начальникомъ участка княземъ Хилковымъ или его замѣстителями. Найдутся еще, вѣроятно, и такіе граждане, теперь юбиляры,—которые вспомнятъ, какъ охотно отзывалось Строительное Управленіе и мѣстный начальникъ участка на солидныя намѣренія—основать торговлю или промышленныя предпріятія.

Эволюціоннымъ порядкомъ жизнь въ центрѣ постепенно развивалась и поселокъ Сунгари-Харбинъ сталъ походить уже на городъ; въ теченіе всего этого періода, вплоть до организаціи Общественнаго Упра-

вленія, въ администрированіи будущаго города князь С. Н. принималъ самое живое участіе. Еще въ 1903 году подъ предсѣдательствомъ князя Хилкова была образована комиссія по приведенію въ порядокъ улицъ, заселенныхъ частными жителями Харбина. Годомъ раньше, во время эпидеміи холеры, онъ стоялъ во главѣ борьбы съ ней. Въ дальнѣйшемъ онъ являлся постояннымъ участникомъ во всякихъ проявленіяхъ общественной жизни, руководителемъ многочисленныхъ комиссій, и присущая ему черта—рѣшать всѣ дѣла быстро, практично и справедливо всѣми всегда высоко цѣнилась. Достаточно сказать, что когда князь С. Н. покидалъ въ 1915 году службу на дорогѣ, то чествовать его собрались, кромѣ Управленія дороги, всѣ слои мѣстной общественности; делегаціи были отъ Окружнаго суда, Городского Управленія, Жел.-дор. и Коммерческаго Собраній, Союза Городовъ, Краснаго Креста, купцовъ и промышленниковъ, Китайскаго Коммерческаго Общества, Сельско-Хозяйственнаго Общества, Еврейскаго Музыкально-Литературнаго Общества и др.

Въ одномъ изъ многочисленныхъ адресовъ, поднесенныхъ князю С. Н., говорилось, между прочимъ, слѣдующее:

..."Мы давно сжились съ мыслью, что Китайская Восточная желѣзная дорога и Степанъ Николаевичъ Хилковъ—это есть что-то единое, недѣлимое. Но дѣйствительность разрушила эту иллюзію. Тѣмъ съ большей печалью обращаемся мы теперь къ Вамъ съ нашимъ прощальнымъ словомъ, полнымъ искренней и глубокой грусти отъ сознанія незамѣнимой потери въ Вашемъ лицѣ справедливаго, въ лучшемъ смыслѣ слова, сердечнаго, всѣми любимаго сослуживца и начальника.

Не всѣмъ намъ выпало счастье работать подъ Вашимъ руководствомъ со дня Вашего вступленія на территорію Маньчжуріи, но всѣ мы одинаково преклоняемся передъ Вашими врожденной любовью къ труду, исключительной, изъ ряда выходящей энергіей, передъ постоянной готовностью отдавать безъ мѣры и безъ счета свои силы и трудъ общему дѣлу какъ въ области службы, такъ и въ области добровольной общественной работы; преклоняемся мы и передъ суровой чистотой Вашей личной жизни, передъ безупречной честностью Вашего отношенія къ служебному и общественному долгу, передъ огромной опытностью и особымъ умѣніемъ вносить ясность въ самыя запутанныя положенія, создаваемыя въ службѣ и въ общественныхъ дѣлахъ сложными условіями мѣстной жизни, а также и передъ Вашей незыблемой твердостью въ отстаиваніи того, что Вы считали правымъ и правильнымъ.

Но наша сердечная нелицепріятная грусть отъ разставанія съ Вами не лишена и эгоизма: намъ жалко тѣхъ дѣлъ, тѣхъ начинаній, которыя или всецѣло были созданы Вами, или развивались при Вашемъ ближай-

東省鐵路公司

Станція Ашихэ. Ashiho station.

шемъ участіи и руководствѣ; намъ жаль, наконецъ, вообще, всего того, къ чему Вы были здѣсь причастны въ качествѣ служебнаго и общественнаго дѣятеля, потому что во все Вами вложена частица Вашей души, Вашей мысли, Вашего темперамента. А такихъ дѣлъ и учрежденій здѣсь множество.

Дѣйствительно, нѣтъ той мало-мальски замѣтной области мѣстной русской жизни, въ которую въ томъ или иномъ видѣ не была бы вложена Ваша творческая дѣятельность. Вы явились сюда, въ Маньчжурію, первымъ піонеромъ русскаго большого дѣла еще въ тѣ дни, когда территорія, опоясанная сейчасъ нашей Китайской Восточной желѣзной дорогой, покрытая русскими поселками и уже имѣющая свою фабрично-заводскую промышленность была голой пустыней. Вы исходили эту пустыню вдоль и поперекъ, ища путей для нашей дороги, Вами непосредственно была построена значительная часть ея, Вами былъ заложенъ городъ Харбинъ и при Вашемъ ближайшемъ творческомъ участіи создавалось и строилось все, что составляетъ сейчасъ Китайскую Восточную желѣзную дорогу во всей ея обширной совокупности».

15 мая 1915 года князь С. Н. Хилковъ оставилъ службу на дорогѣ, будучи приглашенъ на должность Директора Распорядителя Общества Черноморской ж. д. и вскорѣ былъ избранъ, съ сохраненіемъ этого поста, Предсѣдателемъ Правленія того-же Общества.

Обществу Черноморской ж. д. предназначались широкія перспективы въ смыслѣ политическомъ и экономическомъ. Первые же шаги князя С. Н. на совершенно новомъ для него поприщѣ обнаружили, какого цѣннаго руководителя это предпріятіе въ немъ нашло.

Въ концѣ 1916 года князь С. Н. съ надорваннымъ предыдущею работою здоровьемъ, которое онъ ничуть не щадилъ, заболѣлъ и скончался въ Петербургѣ, не доживъ до конца стараго строя Великой Россіи, которой онъ честно и самоотверженно служилъ, составляя свою карьеру не родственными связями, протекціями или компромиссами, но личными достоинствами, цѣнимыми всѣми, его знавшими или слышавшими о немъ, отъ мала до велика.

Имѣлись данныя, что въ тотъ періодъ великой войны, когда на высшіе правительственные посты властно требовались люди, пользующіеся довѣріемъ всѣхъ слоевъ общества, князь С. Н. Хилковъ имѣлъ солидные шансы получить портфель Министра Путей Сообщенія.

Возвращаясь къ постройкѣ 9-го и, вообще, центральныхъ участковъ, напомнимъ читателямъ, что наибольшія трудности въ техническомъ отношеніи представляла восточная часть линіи.

Въ то время, какъ на дистанціяхъ ближнихъ къ Харбину можно было приступить къ работамъ немедленно по приходѣ рабочихъ, на восточныхъ —пришлось еще возстанавливать линію, дѣлая улучшающіе варіанты. Рабочіе сюда, въ количествѣ болѣе десяти тысячъ, какъ и вообще для всей линіи, были законтрактованы изъ районовъ Чифу и Тянцзина. Однимъ изъ видныхъ предпринимателей и поставщиковъ рабочаго люда былъ подрядчикъ Цайлинъ-би, который вскорѣ самъ прибылъ черезъ Мукденъ, Гиринъ и Куаньченцзы, съ юга, въ районъ Харбина. Такимъ же, сухимъ путемъ стали появляться здѣсь и партіи рабочихъ. Для русскихъ инженеровъ, впервые на большомъ дѣлѣ вошедшихъ въ соприкосновеніе съ китайскою рабочею силою, съ первыхъ же дней стало понятно, съ какимъ невзыскательнымъ, выносливымъ и надежнымъ элементомъ придется имѣть дѣло. Правда, продуктивность работы новыхъ сотрудниковъ была значительно меньше, чѣмъ русскихъ, но это окупалось нетребовательностью къ жизненнымъ условіямъ, дисциплиною, безпрерывностью работы и, наконецъ, количествомъ. Казалась, однако, странною ихъ манера производить земляныя работы не тачками или колымажками, а корзинами на коромыслахъ; непонятной и даже смѣшной представлялась ихъ боязнь дождя, который русскіе въ шутку прозвали „китайскимъ праздникомъ“, но, вѣдь, никакихъ другихъ праздниковъ—воскресеній или двунадесятыхъ дней у китайскихъ рабочихъ не было, и на дождь—обычное и нерѣдкое здѣсь явленіе природы—они считали себя въ правѣ разсчитывать, какъ на нормальный и заслуженный отдыхъ.

Бороться противъ бездѣйствія во время дождя, даже незначительнаго, было безполезно.

Европейскіе пріемы работы и исполненіе техническихъ требованій мало по малу стали восприниматься рабочими, но у нѣкоторыхъ участниковъ постройки еще сохранились въ памяти затрудненія, имѣвшія мѣсто, когда рабочіе не хотѣли сначала считаться съ требованіемъ—правильно и аккуратно брать землю изъ резервовъ; вспоминается даже такой анекдотическій случай возлѣ Харбина, когда, по недосмотру руководителей работъ, рабочіе приступили къ выемкѣ земли, какъ разъ въ томъ мѣстѣ, гдѣ должна была пройти насыпь.

Получилось досадное положеніе, но старшинка рабочихъ наивно оправдывался, что разъ поставлены колышки,—а это была разбивка оси и подошвы откосовъ насыпи—то, значитъ, тутъ именно надо вырывать землю—глубина же выемки представлялась имъ безразличной. Затѣмъ, съ обмѣрами исполненныхъ работъ, которые принято производить по профилю, рабочіе также не скоро могли свыкнуться и настаивали на томъ, что-бы обмѣры дѣлались по резервамъ, а т. к. послѣдніе они не держали

въ порядкѣ, то между техническимъ надзоромъ и рабочими первое время возникали недоразумѣнія. До серьезныхъ конфликтовъ дѣло, однако, никогда не доходило, что надо отнести къ заслугѣ не только русской администраціи, но и китайскихъ руководителей; почтенный Цай-лин-би былъ въ этомъ отношеніи на высотѣ пониманія своихъ задачъ.

9-ый участокъ раздѣленъ былъ на четыре дистанціи. Первая—заключала въ себѣ пристань и главную линію отъ самаго берега р. Сунгари до 12-ой версты, т. е., версты полторы за усадьбу Ст. Харбинъ. Вторая дистанція имѣла центромъ г. Ашихэ. Третья и четвертая дистанціи проходили въ горныхъ условіяхъ; начальники дистанцій жили въ Эрцендзянцзахъ и въ Маоэршани.

Главнѣйшей работой на первой дистанціи явилась подсыпка и укрѣпленіе пристанской линіи; здѣсь въ началѣ постройки сосредоточены были усиленныя работы по выгрузкѣ всѣхъ прибывающихъ съ рѣки матеріаловъ и оборудованій; тутъ же производилась сборка подвижного состава, а возлѣ самой рѣки были устроены временныя главныя механическія мастерскія, лѣсопильный заводъ и склады. Высота подсыпки была назначена въ зависимости отъ наивысшаго воднаго горизонта, который былъ опредѣленъ еще въ 1897 году, во время изысканій.

Отчужденіе для надобностей жел. дороги возлѣ рѣки первоначально предположено было меньшею площадью, чѣмъ это выяснилось послѣ; поэтому для огражденія отъ высокихъ водъ всей отошедшей къ жел. дорогѣ низины, на которой теперь протекаетъ главная коммерческая жизнь города, было рѣшено построить дамбу, которая существуетъ и въ настоящее время, какъ одно изъ соединеній (рельсовыхъ) ст. Харбинъ съ Главными мастерскими; такимъ образомъ эта низина ограждалась съ 2-хъ сторонъ подсыпками и съ 3-й стороны—главнымъ путемъ. Громадное количество земли, потребное для повышенія пристанской линіи, бралось изъ резерва западнаго конца отчужденія по берегу рѣки, откуда земля вывозилась паровозною возкою.

На второй дистанціи, помимо земляныхъ работъ, явилась необходимость постройки 50-саженнаго деревяннаго, какъ и всѣ первоначальныя искусственныя сооруженія, моста черезъ р. Ашихэ и заготовки строительныхъ матеріаловъ, главнымъ образомъ—кирпича.

3-я и 4-ая дистанціи имѣли также много чисто техническихъ заботъ, связанныхъ съ прохожденіемъ ихъ уже въ горныхъ условіяхъ; между прочимъ, здѣсь надо было преодолѣть два перевала,—Тафансинлинъ и Сяофансинлинъ и пріучить китайцевъ къ скальнымъ работамъ.

Приспособленіе жилищъ для Строительнаго Управленія въ Старомъ Харбинѣ сначала входило въ обязанности н-ка 9-го участка, но вскорѣ пере-

шло къ инженеру А. К. Левтѣеву, съ предоставленіемъ ему правъ начальника самостоятельнаго участка.

Первые рельсовые пути были уложены на пристани Сунгари, откуда укладка пошла черезъ террасу, гдѣ теперь станція Харбинъ, въ направленіи къ Старому Харбину и далѣе на востокъ. Уже 20 Февраля 1899 года было оффиціально открыто временное рабочее движеніе по части К. В. ж. д. Укладка продолжалась на востокъ, пройдя къ лѣту того-же года весь 9-й участокъ, несмотря на серьезныя работы, потребовавшіяся для прохожденія упомянутыхъ двухъ переваловъ.

Какъ сказано выше, въ 1899 году Начальнику 9-го участка было поручено принять въ свое завѣдываніе 1-ый участокъ южной линіи, гдѣ работы уже велись, начиная съ поздней осени 1898 года, подъ руководствомъ инженера Субботича.

Главный Инженеръ, по окончаніи изысканій южной линіи и раздѣленіи ея на строительные участки, не ввелъ сразу на 1-омъ участкѣ нормальную организацію, оставляя его какъ бы безъ особаго вниманія и считая, что на немъ, какъ на ближайшемъ къ центру, всегда будетъ не поздно наладить работу; онъ предвидѣлъ, что здѣсь лучшимъ организаторомъ и исполнителемъ будетъ князь С. Н. Хилковъ, который свой опытъ на 9-мъ участкѣ перенесетъ на новую линію.

Мѣстность, по которой пролегаетъ 1-й южный участокъ, не представляла никакихъ техническихъ особенностей, грунтъ былъ легкій, только пересѣченіе линіею многочисленныхъ овраговъ дѣлало необходимымъ примѣненіе значительнаго числа искусственныхъ сооруженій и болѣе или менѣе крупныхъ земляныхъ работъ.

Наибольшій мостъ, первоначально, какъ и всѣ—деревянный, находился на 75-ой верстѣ, считая отъ начала линіи (черезъ р. Лалинхэ).

Къ этому времени пришлые китайскіе рабочіе уже свыклись съ предъявляемыми нами требованіями и рабочія артели стали пополняться также и мѣстными людьми; отъ крупныхъ китайскихъ предпринимателей выдѣлились болѣе мелкіе и образовались самостоятельныя партіи. Вышеупомянутый Цай-лин-би, котораго можно считать какъ бы родоначальникомъ китайскихъ подрядчиковъ, установивъ работы въ районѣ Харбина, пересталъ тамъ быть необходимымъ и перенесъ свои конторы на восточную, южную и западную линіи.

Въ теченіе лѣта 1899 года земляныя работы на южномъ участкѣ были закончены; укладка рельсоваго пути отъ Харбина началась осенью того же года и зимой дошла до пересѣченія р. Сунгари у Лаошагоу, т. е.,

до 125-ой версты. Зимой по проложеннымъ по льду рельсамъ былъ переданъ на лѣвый берегъ Сунгари подвижной составъ и укладочный матеріалъ, благодаря чему можно было укладку пути продолжить до ст. Іоманхэ, гдѣ она была временно пріостановлена.

Къ сожалѣнію, мы располагаемъ самыми скудными данными о ходѣ работъ на участкахъ, восточнѣе 9-го, и это тѣмъ болѣе досадно, что въ техническомъ и бытовомъ отношеніи обстановка работъ въ этомъ районѣ была особенно серьезна и достойна вниманія.

Какъ уже выше было отмѣчено, мѣстность восточнѣе Маоэршани представляла собой тайгу, безъ дорогъ и намековъ на мосты черезъ многочисленные овраги. Къ услугамъ русскихъ піонеровъ были лишь едва замѣтныя горныя тропы, намѣченныя таежными звѣроловами; продвиженіе здѣсь возможно было лишь верхомъ или вьюками и съ большими затрудненіями и остановками—на китайскихъ арбахъ.

Начало постройки 10 участка ознаменовалось весьма неблагопріятнымъ происшествіемъ: 16 іюня 1898 года, когда громадный обозъ участка, въ составѣ свыше 300 подводъ, подъ общимъ начальствомъ инженера Цивинскаго впервые продвигался въ районѣ теперешнихъ станцій Маоэршань*) и Уцзими, по направленію къ м. Имяньпо, неожиданно, изъ окаймлявшей дорогу лѣсной чащи раздались выстрѣлы, однимъ изъ которыхъ былъ раненъ начальникъ участка инженеръ Цивинскій, ѣхавшій верхомъ впереди всего обоза.

Нападеніе это вызвало немалую панику, особенно среди китайцевъ—рабочихъ и возчиковъ, увидѣвшихъ въ этомъ руку всесильныхъ въ то время хунхузовъ. Весь отрядъ, двигавшійся во избѣжаніе тѣсноты на ночлегахъ четырьмя отдѣльными эшелонами, остановился, многіе возчики разбѣжались, имѣвшаяся при партіи немногочисленная охрана открыла стрѣльбу по лѣсу, начались розыски, но нападавшіе такъ и не были тогда обнаружены. Случай этотъ, окончившійся, впрочемъ, благополучно (рана Цивинскаго оказалась незначительной и онъ черезъ двѣ недѣли уже вернулся къ работамъ), былъ тѣмъ болѣе неожиданенъ, что мѣстное, правда очень рѣдкое населеніе и здѣсь, какъ и во всемъ районѣ постройки, не только не проявляло враждебности къ русскимъ, но наоборотъ, встрѣчало построечниковъ съ полнымъ радушіемъ и привѣтливостью.

О случившемся нападеніи конными вѣстовыми было сообщено въ Харбинъ и оттуда на мѣсто происшествія въ спѣшномъ порядкѣ прибыли

*) Мѣсто нападенія на инженера Цивинскаго получило впослѣдствіи наименованіе р. Хунхузскій, каковое сохранилось до послѣдняго времени и лишь 3-го декабря 1922 года по постановленію Правленія оно было переименовано, согласно просьбѣ мѣстныхъ жителей, въ разъѣздъ «Медовый».

двѣ конныхъ казачьихъ сотни, во главѣ съ полковникомъ Гернгроссомъ и Помощникомъ Главнаго Инженера С. В. Игнаціусомъ, легко продѣлавшимъ верхомъ на конѣ этотъ форсированный военный переходъ. По счастью выясни лось, что, вообще, значеніе этого происшествія было преувеличено. Въ безрезультатныхъ розыскахъ стрѣлявшихъ злоумышленниковъ активное участіе принялъ упоминавшійся уже выше офицеръ охраны, А. И. Гучковъ, спеціально интересовавшійся вопросомъ о хунхузахъ; къ его службѣ на Китайской дорогѣ намъ предстоитъ еще вернуться въ главѣ, посвящаемой Охранной Стражѣ К. В. ж. д.

Случай съ инженеромъ Цивинскимъ послужилъ поводомъ къ серьезной оффиціальной перепискѣ и былъ исчерпанъ рядомъ дружественныхъ завѣреній, какъ со стороны центральныхъ, такъ и мѣстныхъ китайскихъ властей изъ ближайшихъ городовъ—Кайги и Тунбинсянъ, лично навѣстившихъ раненаго Цивинскаго и даже снабдившихъ его какимъ то „всеисцѣляющимъ" лекарствомъ.

Впослѣдствіи инженеру Цивинскому было выдано значительное денежное пособіе на леченіе, и онъ подъ вліяніемъ этого печальнаго происшествія вскорѣ покинулъ службу на дорогѣ, передавъ свой участокъ инженеру Т. М. Тихоміpову, который его и выстроилъ.

Начальниками дистанцій 10-го участка были инженеры Варгасовъ, Обломіевскій, Корвинъ-Саковичъ и техникъ Черновъ.

По воспоминаніямъ И. И. Обломіевскаго, первымъ прибывшаго въ районъ будущей ст. Имяньпо, при которой въ настоящее время развились крупные поселки—русскій и китайскій, мѣстность эта къ моменту появленія въ ней строителей дороги представляла собой сплошную лѣсную и болотистую заросль.

Жилья не было никакого, если не считать двухъ, трехъ убогихъ фанзъ маньчжуръ-рыболововъ; тѣмъ не менѣе, и въ такомъ глухомъ мѣстѣ вскорѣ закипѣла напряженная работа.

Прежде всего пришлось озаботиться жилищами и питаніемъ. Личнаго хозяйства, конечно, никто не велъ, жили и питались коммуной: всѣ, до простыхъ десятниковъ включительно, патріархально садились за общій столъ; большое участіе въ хозяйствѣ принимала жена начальника участка, г-жа Цивинская, не побоявшаяся раздѣлить съ мужемъ походное существованіе въ глухой тайгѣ.

Изъ построекъ, первымъ дѣломъ, кромѣ обычныхъ циновочныхъ бараковъ приходилось возводить русскія хлѣбопекарныя печи, изъ которыхъ одна сохранилась еще и понынѣ въ станціонномъ поселкѣ Имяньпо.

一八九九年首先修盖秦家崗車站站房圖

Первое станціонное зданіе въ Новомъ Городѣ. 1899 годъ.

First station building at New Town, Harbin, in 1899.

一九〇二年發給哈爾濱各地主地價圖

Расчетъ съ владѣльцами земель, отчужденныхъ подъ Харбинъ. 1902 г.

Paying off of land-owners for lands elienated in the district of Harbin. Year 1902.

Ближе къ осени пришлось строить всякаго рода временные, примитивныхъ типовъ дома: изъ самана, изъ хвороста, обмазаннаго глиною или изъ двойного ряда досокъ съ засыпкою промежутковъ землей.

По выполненіи первыхъ хозяйственныхъ задачъ, начались работы по возстановленію линіи изысканій минувшаго года, что само по себѣ было къ этому времени уже нелегко; многіе слѣды изысканій успѣли изчезнуть или изгладиться; но, въ концѣ концовъ, справились и съ этой задачей; тогда начались земляныя работы, прокладка времянки, устройство телеграфа и пр.

Сооруженіе земляного полотна получило здѣсь развитіе въ сезонъ 1899 года, когда подрядчику Цай-лин-би удалось сосредоточить на 10-мъ участкѣ нѣсколько тысячъ рабочихъ; но эти простыя, по существу, работы были здѣсь не легки, т. к. грунтъ, по преимуществу, былъ мокрый или скалистый, къ чему китайскіе рабочіе привыкали съ трудомъ. Много хлопотъ принесли также работы на западномъ подходѣ къ перевалу Гаолинцза, приступъ къ которымъ задержался изъ за неготовности результатовъ окончательныхъ изысканій.*) Здѣсь работы начались въ 1901 году и не могли сначала наладиться; только въ концѣ того-же года, когда онѣ были сданы надежному подрядчику В. Ф. Ковальскому, дѣло пошло интенсивно; эта работа въ нѣсколько десятковъ тысячъ кубовъ скалы въ глубокихъ выемкахъ и косогорахъ, чередующихся съ громадными насыпями, продолжалась весь слѣдующій годъ и окончилась только въ первой половинѣ 1903 года.

Искусственныя сооруженія—мосты на 10-мъ участкѣ первоначально были временныхъ типовъ, деревянные, но еще до боксерскаго возстанія можно было приступить къ постояннымъ постройкамъ; по воспоминаніямъ одного изъ участниковъ, здѣсь съ успѣхомъ примѣнялся способъ зимней работы съ вымораживаніемъ грунта; такъ былъ построенъ сорокасаженный каменный арочный мостъ черезъ р. Майхэ, близъ ст. Имяньпо и другіе.

Мѣстные строительные матеріалы разрабатывались хозяйственно и недостатка ни въ камнѣ, ни въ лѣсѣ для работъ не было; при наличіи таковыхъ въ изобиліи важно было только сумѣть организовать работы въ такихъ непроходимыхъ трущобахъ и привлечь сюда массы людей; въ этомъ отношеніи начальникъ 10-го участка, инженеръ Т. М. Тихомировъ, проявилъ исключительную энергію, и районъ этого участка при передачѣ дороги въ эксплоатацію и по настоящее время всегда былъ поставщикомъ почти всего лѣсного матеріала и дровъ для К. В. ж. д. Починъ былъ сдѣланъ самою желѣзною дорогою въ строительный періодъ, послѣ чего

*) Техническія затрудненія по производству окончательныхъ изысканій и исполненію работъ заставили выдѣлить временно (1900-1901 г.) районъ станцій Шитоухецзы—Гаолинцзы въ особый строительный участокъ, 10-bis, коимъ завѣдывалъ инженеръ И. А. Рыбалкинъ.

дѣло заключалось лишь въ развитіи; такъ появились многочисленныя частныя концессіи, начиная отъ ст. Уцзими до ст. Хандаохецзы, также послѣ возникла и желѣзнодорожная концессія въ районѣ ст. Шитоухецзы.

Строительныя работы развивались на 10-мъ участкѣ мирно и успѣшно; благодаря усвоенному исполнителями работъ принципу справедливости и гуманности по отношенію къ населенію и довѣрію послѣдняго къ руководителямъ работъ, никакихъ столкновеній съ рабочими или мѣстнымъ населеніемъ не происходило; главная трудность работъ съ китайцами заключалась и здѣсь, какъ и всюду, въ отсутствіи въ ихъ средѣ сколько-нибудь законченныхъ спеціалистовъ даже по самымъ элементарнымъ отраслямъ дѣла, напримѣръ,—плотниковъ, столяровъ, каменщиковъ и т. п.; приходилось всему обучать съ самыхъ азовъ, а это былъ двойной трудъ; русскій же техническій персоналъ былъ самъ по себѣ недостаточенъ.

Развлеченій первые годы, конечно, не было никакихъ; приходилось довольствоваться взаимными встрѣчами, трапезами, бесѣдами, да и то на злободневныя темы только служебнаго характера, т. к. иныхъ интересовъ у этихъ отшельниковъ не было, да и быть не могло. Тѣмъ съ большею задушевностью вспоминаются теперь тѣ исключительно художественныя впечатлѣнія, которыя удавалось этимъ, заброшеннымъ въ глушь чужой страны людямъ переживать, слушая артистическое исполненіе музыки въ воспроизведеніи одного изъ сотоварищей, инженера Корвинъ-Саковича, сумѣвшаго какимъ то чудомъ доставить въ самую гущу тайги піанино и подобрать себѣ компаньоновъ по искусству; получались импровизированные концерты, переносившіе слушателей отъ окружавшей ихъ угрюмой природы и грубаго, примитивнаго быта въ иной, прекрасный міръ; и въ этомъ противопоставленіи утонченной европейской музыки и первобытной суровой природы Маньчжуріи ощущалась русскими піонерами какая то своеобразная красота, сознаніе величія и силы торжествующаго человѣческаго генія.

Отвлеченіемъ и отдыхомъ отъ работы и монотонной жизни приходилось считать также случайное появленіе какихъ-либо проѣзжихъ должностныхъ лицъ или просто путешественниковъ. По мѣрѣ развитія постройки находились уже отдѣльные предпріимчивые люди, которые пытались на собственный страхъ и рискъ пробираться зимою прямымъ путемъ изъ Владивостока къ Харбину—по трассѣ строющейся линіи. На памяти у нѣкоторыхъ старыхъ построечниковъ сохранился проѣздъ музыкальнаго семейства Эрмль, который внесъ много отрады и оживленія въ однообразную жизнь въ суровой обстановкѣ. Припоминается также путешествіе 2-хъ французскихъ офицеровъ, изъ которыхъ одинъ, H. Enselme, явился

впослѣдствіи авторомъ интересной книги „A travers la Mandchourie“; они проѣхали всю линію отъ Инкоу до Харбина, а оттуда—до Владивостока, испытавъ на себѣ всѣ мѣстные способы передвиженія и, отчасти, трудности жизни и быта, которыя выпали на долю нашимъ піонерамъ.

Конечно, всякіе рѣдкіе путешественники, безъ различія ранговъ, всюду встрѣчали самое широкое гостепріимство, вытекавшее не только изъ естественнаго радушія, но и изъ сознанія необходимости пріютить и обогрѣть этихъ отважныхъ людей, въ большинствѣ—будущихъ засельщиковъ полосы отчужденія.

У нѣкоторыхъ построечниковъ сохранилась еще благодарная память о техникѣ Самохваловѣ, которому довелось жить и работать въ поистинѣ гибломъ мѣстѣ, какимъ былъ тогда болотистый участокъ между станціями Имяньпо и Вейшахэ. Въ резиденціи этого скромнаго труженика, сохранившей имя своего основателя (раз. Самохвалово) всегда и для всѣхъ былъ готовъ самый радушный пріемъ,—широкое русское гостепріимство возводилось имъ въ какой-то культъ. Здѣсь же онъ и скончался, не перенеся нездоровыхъ условій жизни.

Слѣдующіе участки къ востоку—11-ый, 12-ый, 13-ый и Никольская вѣтка—отъ ст. Никольское Уссурійской ж. д. до государственной границы въ теченіе всего главнаго періода сооруженія дороги были подъ вѣдѣніемъ инженера Свіягина.

Первоначально предполагалось, что постройка Никольской вѣтки будетъ вестись распоряженіемъ Уссурійской ж. д., и начальникомъ этой работы Министерствомъ Путей Сообщенія былъ назначенъ инженеръ Кипарисовъ.

Однако, О-во К. В. ж. д. еще въ декабрѣ 1897 года возбудило ходатайство о предоставленіи ему права построить эту вѣтвь своимъ распоряженіемъ, мотивируя тѣмъ, что значительная часть строительныхъ матеріаловъ и предметовъ, заготовляемыхъ въ Европѣ и Америкѣ для сооруженія восточной части К. В. ж. д. должна поступать изъ Владивостока на мѣсто работъ по этой вѣткѣ, въ связи съ чѣмъ О-во К. В. ж. д. было особо заинтересовано въ своевременности ея постройки.*)

17 апрѣля 1898 года, по совмѣстному докладу Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ былъ Высочайше разрѣшенъ этотъ вопросъ въ смыслѣ удовлетворенія ходатайства О-ва К. В. ж. д.

*) Передача этой работы Стр. У-ію К. В. ж. д. представлялась П-ію О-ва настолько важною, что, если бы по какимъ-либо формальнымъ причинамъ эта передача затруднилась, то Русско-Китайскій банкъ, какъ держатель акцій К. В. ж. д., выразилъ намѣреніе принять это дѣло на себя (Протоколъ Правленія отъ 9 декабря 1897 года).

Главнѣйшія условія соглашенія на передачу этой работы О-ву К. В. ж. д. были слѣдующія:

1) Вѣтвь строится по техническимъ условіямъ и проектамъ, утвержденнымъ Министромъ Путей Сообщенія.

2) Стоимость одной версты, безъ расходовъ на расширеніе ст. Никольское, безъ стоимости рельсовъ, скрѣпленій и подвижного состава не должна превышать 45000 р.

3) Работы производятся подъ техническимъ надзоромъ Министерства Путей Сообщенія.

4) Сдача въ эксплоатацію Министерства Путей Сообщенія—къ 1 Января 1900 года.

5) О-во К. В. ж. д. принимаетъ на себя всѣ заключенные Министерствомъ Путей Сообщенія договоры и соглашенія съ третьими лицами и возмѣщаетъ казнѣ всѣ расходы по изысканіямъ вѣтви.

6) О-во К. В. ж. д. сообщаетъ во время работъ всѣ свѣдѣнія и данныя техническому надзору Министерства Путей Сообщенія и по окончаніи постройки представляетъ тому же Министерству отчетъ.

Начальникомъ постройки Никольской вѣтви былъ назначенъ инженеръ Н. С. Свіягинъ, состоявшій уже на службѣ О-ва К. В. ж. д. въ должности начальника Техническаго Отдѣла Строительнаго Управленія, а инженеръ Кипарисовъ получилъ назначеніе начальникомъ участка на южно-маньчжурскую линію.

Н. С. Свіягинъ—одинъ изъ выдающихся дѣятелей по сооруженію К. В. ж. д. являлся виднымъ спеціалистомъ по ж. д. постройкамъ и знатокомъ Дальняго Востока, куда онъ прибылъ еще въ 1891 году, на постройку Уссурійской ж. д.

Окончаніе этой работы совпало съ тѣмъ временемъ, когда россійское правительство впервые рѣшило извѣдать возможность проведенія сибирской магистрали черезъ Маньчжурію, въ связи съ чѣмъ на Н. С. Свіягина въ 1895 году было возложено порученіе произвести рекогносцировку предполагаемой линіи отъ с. Никольскаго до государственной границы и далѣе на Западъ, вглубь Маньчжуріи.

Въ главѣ II-ой настоящаго обзора объ этой экспедиціи уже упоминалось и было также отмѣчено, насколько удачно эта задача была разрѣшена.

Получивъ назначеніе строить Никольскую вѣтвь, Н. С. Свіягинъ съ особымъ воодушевленіемъ взялся за осуществленіе своихъ прежнихъ

一八九九年香坊華俄道勝銀行

Первое помѣщеніе Русско-Китайскаго Банка. Старый Харбинъ. 1899 г.

First premises of the Russo-Chinese Bank. Old Harbin. Year 1899.

一九〇〇年九月中東鐵路總工廠圖

Харбинъ-Пристань. Главныя мастерскія К. В. ж. д. въ сентябрѣ 1900 года.

Harbin-Pristan, Central Mechanical Workshops of the Chinese Eastern Railway in the month of September, 1900.

проектовъ въ мѣстности, гдѣ, можно сказать, каждое селеніе, каждый кустикъ были ему давно и хорошо знакомы.

Нельзя было сомнѣваться въ томъ, что никто лучше его не исполнилъ бы данной работы; изъ телеграммы инженеровъ Кербедза и Юговича на имя Правленія видно, что Свіягинъ, начавъ работать лѣтомъ 1898 года, уже къ августу, въ какіе-нибудь два мѣсяца сдѣлалъ земляного полотна на $^2/_3$ длины всей линіи, построилъ 12 каменныхъ мостовъ, организовалъ всѣ прочія работы и приступилъ къ укладкѣ пути. Быстрота—прямо сказочная; онъ сразу же заслужилъ одобренія такого скептика и требовательнаго начальника, какъ Кербедзъ. „Работы подвигаются весьма успѣшно"—такъ, между прочимъ, сказано въ вышеупомянутой депешѣ, а въ октябрѣ того же года Кербедзъ аттестуетъ Свіягина въ своемъ донесеніи Правленію, какъ человѣка „доказанной энергіи, знающаго дѣло и мѣстныя условія, соблюдающаго бережливость въ расходахъ".

И дѣйствительно, къ октябрю путь былъ уложенъ на 60 слишкомъ верстъ, искусственныя сооруженія постояннаго типа всѣ или исполнены, или въ работѣ, также, какъ и всѣ прочія сооруженія; къ новому, 1899 году была увѣренность довести укладку до границы, съ устройствомъ временныхъ тупиковъ и обходовъ лишь на послѣднихъ 6 верстахъ, гдѣ линія, переходя въ Маньчжурію, подымается на пограничный перевалъ Ван-лун-гоу.

По Никольской вѣтви временное рабочее движеніе было открыто до ст. Гродеково 28 ноября 1898 года и временное коммерческое—18 декабря того-же года, т. е., менѣе, чѣмъ черезъ 8 мѣсяцевъ отъ начала работъ. Къ этому времени Н. С. Свіягину было поручено завѣдывать, кромѣ Никольской вѣтви, также крайнимъ восточнымъ участкомъ К. В. ж. д., гдѣ были начаты всѣ подготовительныя работы и заготовки, чтобы съ лѣта 1899 года продолжить укладку отъ границы на западъ.

Съ 1 января 1899 года Н. С. Свіягинъ былъ назначенъ на должность начальника Восточнаго Строительнаго Отдѣленія, съ подчиненіемъ ему 12 и 13 участковъ К. В. ж. д. и оставленіемъ за нимъ достройки Никольской вѣтви, которая достраивалась въ теченіе всего 1899 года; участокъ Никольское—Гродеково, длиною 91 в., былъ въ полной готовности для сдачи въ эксплоатацію, но дальше, за ст. Гродеково, до границы серьезныя работы по подходу къ пограничному перевалу, а главное—крупныя сооруженія на крайнемъ участкѣ К. В. ж. д., гдѣ было 4 тоннеля и насыпь черезъ такъ называемую Разсыпную Падь, высотою 18 сажень, вынудили отсрочить сдачу въ эксплоатацію конечнаго участка Никольской вѣтви.

Такимъ образомъ, въ условленный срокъ—1 января 1900 года была открыта правильная эксплоатація на участкѣ Никольское—Гродеково; дальше

укладка пути и сообщеніе съ Маньчжуріею производились по временнымъ обходамъ и тупикамъ.

Восточное Строительное Отдѣленіе К. В. ж. д., которымъ завѣдывалъ Н. С. Свіягинъ, простиралось первоначально до ст. Муданьцзянъ, но въ 1901 году къ нему былъ присоединенъ и 11-ый участокъ до ст. Ханьдаохэцзы включительно.

Всѣ работы, произведенныя инженеромъ Свіягинымъ, носили на себѣ отпечатокъ особой продуманности и хозяйственности.

Характерная особенность постройки восточныхъ участковъ заключалась въ томъ, что здѣсь меньше примѣнялось временныхъ сооруженій, чѣмъ на центральныхъ или западныхъ. Благодаря большей близости къ Владивостоку, оттуда можно было получать по уложенному пути и желѣзо, и цементъ, и пр. матеріалы, и инвентарь, вслѣдствіе чего строители не вынуждались прибѣгать къ временнымъ, примитивнымъ конструкціямъ; послѣднія допускались лишь тамъ, гдѣ постройка постоянныхъ задержала бы укладку пути.

Здѣсь умѣстно будетъ также упомянуть, что инженеръ Свіягинъ, завѣдуя постройкою крайнихъ восточныхъ участковъ, былъ отдѣленъ отъ Строительнаго Управленія и пространствомъ, и отсутствіемъ нормальной почтовой и телеграфной связи; ему, естественно, была предоставлена Главнымъ Инженеромъ большая самостоятельность въ цѣляхъ интенсивнаго веденія работъ, т. к. скорѣйшее сообщеніе съ Владивостокомъ было жизненно необходимо для общихъ интересовъ дѣла.

Свобода дѣйствій инженера Свіягина выражалась, между прочимъ, въ томъ, что на Восточномъ Отдѣленіи примѣнялись типы сооруженій по проектамъ, разработаннымъ конторою Восточнаго Отдѣленія; въ особенности это имѣло мѣсто въ районѣ Пограничная—Мулинъ. По воспоминаніямъ инженера С. А. Савина, который работалъ на Восточномъ Отдѣленіи вплоть до составленія строительнаго отчета и сохранилъ о своемъ начальникѣ память, какъ о человѣкѣ выдающейся энергіи и опыта, Н. С. Свіягинъ дѣйствовалъ всегда навѣрняка, организовывалъ работы раціонально, не ослаблялъ своего надзора за исполненіемъ и не допускалъ передачи дѣла въ случайныя руки.

Всѣ самыя крупныя и серьозныя сооруженія производились подъ наблюденіемъ лицъ, на которыхъ Н. С. Свіягинъ могъ положиться и, большею частью, хозяйственно. Изъ его вѣрныхъ сотрудниковъ извѣстны, кромѣ самого инженера Савина, инженеръ Ф. Н. Дроздовъ, впослѣдствіи—начальникъ работъ по постройкѣ части Амурской линіи, техникъ Н. П. Ильин-

скій и подрядчикъ Ковальскій. Инженеръ Савинъ и послѣдніе двое и сейчасъ проживаютъ въ Харбинѣ и съ большимъ уваженіемъ вспоминаютъ своего бывшаго начальника.

Въ началѣ 1902 года инженеръ Свіягинъ получилъ назначеніе на должность Помощника Главнаго Инженера по отчетности и ревизіонно-технической части.

Восточное Отдѣленіе было преобразовано въ строительный участокъ, начальникомъ котораго назначенъ былъ инженеръ Дроздовъ, съ мѣстожительствомъ на ст. Ханьдаохэцзы, т. к. въ этомъ районѣ работы вообще нѣсколько отставали; эта строительная организація оставалась до 1904 года, несмотря на то, что съ 1 іюля 1903 года дорога была передана въ эксплоатацію.

Инженеръ Н. С. Свіягинъ продолжалъ службу въ должности Помощника Главнаго Инженера и послѣ сдачи дороги въ эксплоатацію, принимая непосредственное участіе въ составленіи отчета по постройкѣ.

Производство работъ на южной линіи К. В. ж. д. вообще было въ болѣе выгодномъ положеніи, чѣмъ по всему протяженію магистрали; объяснялось это болѣе умѣреннымъ климатомъ, давшимъ возможность работать большее количество дней, чѣмъ въ Сѣверной Маньчжуріи, отсутствіемъ такихъ серьезныхъ естественныхъ преградъ, какъ перевалы Ванлунгоу и Джангуанцайлинъ на восточной линіи или Хинганъ—на западной, болѣе населенной и культурной мѣстностью, начиная отъ самаго Харбина, близостью района работъ къ рабочимъ рынкамъ—Тянцзину и Чифу и, наконецъ, непосредственнымъ примыканіемъ южной линіи къ морскимъ портамъ, Артуру и Инкоу, куда доставлялись моремъ нужные матеріалы и оборудованіе.

Но этимъ благопріятнымъ обстоятельствамъ можно противопоставить, съ другой стороны, то, что проведеніе южной линіи вообще не было такъ благопріятно принято китайскимъ правительствомъ и народомъ, какъ сѣверо-маньчжурскій путь, служившій естественнымъ соединеніемъ Сибири съ Пріамурскимъ краемъ.

Въ связи съ недоразвитымъ самосознаніемъ мало-культурныхъ народныхъ массъ и присущею имъ недовѣрчивостью ко всему новому, обстоятельство это имѣло слѣдствіемъ менѣе доброжелательное отношеніе населенія къ русскимъ, производящимъ работы на южной линіи, чѣмъ это замѣчалось на главной.

Здѣсь, на югѣ возникало поэтому больше треній между строительной администраціею и мѣстнымъ населеніемъ. Онѣ выражались и въ крупныхъ

вопросахъ и въ мелочахъ; приходилось разрѣшать такія сложныя задачи, какъ требованіе властей обойти г. Мукденъ и священныя Императорскія Могилы; чаще имѣли мѣсто всякаго рода столкновенія или претензіи и жалобы со стороны населенія, и т. п.

Изъ воспоминаній Б. А. Ринека видно, что за время его службы на постройкѣ 7 участка, съ 1899 года еще до боксерскаго возстанія на его дистанціи уже было нѣсколько выступленій явно враждебнаго характера противъ русскихъ; однако, тотъ же инженеръ отмѣчаетъ, что преобладающій тонъ отношеній съ окрестными жителями установился дружественный, что объяснялось какъ крупными по масштабу того времени заработками, такъ и тѣмъ, что ближайшее къ проводимой линіи населеніе видѣло обыкновенно со стороны представителей русской администраціи готовность и справедливо разсчитаться за трудъ, и даже—оградить отъ обидъ.

Работа по постройкѣ Южной линіи наиболѣе интенсивно развивалась на крайнемъ югѣ, у портовъ. Въ Артурѣ, Таліенванѣ и Инкоу производилась пріемка всякихъ матеріаловъ и оборудованія, привозимыхъ изъ Европы и Америки, сборка подвижного состава, мостовыхъ фермъ, баковъ и т. п.

Для характеристики постановки и положенія дѣла на Южномъ Отдѣленіи приводимъ нѣкоторыя подробности, любезно сообщенныя инженеромъ Б. А. Ринекомъ:

„Все снабженіе южной линіи къ сѣверу отъ Кингжоу—въ полной мѣрѣ, и участка Кингжоу-Портъ-Артуръ—въ большей части всей потребности производились изъ Таліенванскаго склада. Инкоускій складъ работалъ больше къ сѣверу отъ Дашичао. Портъ-Артурскій складъ вообще работалъ слабо, т. к. недалеко отъ Портъ-Артура линія была уложена по временному пути, съ временной станціей Шуантангоу. Этотъ временный путь имѣлъ уклоны въ 0,035 и выше и служилъ значительной пробкой для движенія.

На перегонѣ между станціями Портъ-Артуръ и Инченцзы было скальныхъ работъ на многіе десятки тысячъ кубовъ, вслѣдствіе чего этотъ перегонъ былъ открытъ по проектному профилю съ значительнымъ опозданіемъ.

Въ виду плохого состоянія гужевыхъ дорогъ вдоль линіи, трудности и дороговизны гужевыхъ перевозокъ по гористымъ мѣстностямъ, а также въ виду необходимости спѣшной подачи матеріаловъ на постройку, рѣшено было во что-бы то ни стало возможно скорѣе уложить путь съ постройкою весьма частыхъ обходовъ, что являлось возможнымъ и цѣлесообразнымъ въ виду дешевизны земляныхъ работъ и обилія рабочихъ рукъ. Обходы строились у всѣхъ мостовъ, кромѣ тѣхъ, которые покрыва-

喀扎皆維赤

一九〇二年十月一日到差自一九一八年六月一日至一九二〇年十一月六日署理副局長職時年十一月七日至一九二一年二月一日署局長職

Дмитрій Петровичъ Казакевичъ,

Поступилъ на службу О-ва Кит. Вост. ж. д. 1-го октября 1902 года. И. д. Пом. Упр. дор. по желѣзнодорожной части съ 1 іюня 1918 г. по 6-ое ноября 1920 г. И. о. Управляющаго дорогою съ 7-го ноября 1920 г. по 1-е февраля 1921 г.

D. P. Kazakevich,

entered the service of the Chinese Eastern Railway Company on 1-st October 1902. Acting Assistant General Manager of the Railway, for Railway Acting General Manager of the Railway from the 7-th November 1920 to the 1-st February 1921.

лись бимсовыми фермами. Къ этому понуждало и то, что фермы длиной отъ 5 саж. и болѣе были изготовлены съ нѣкоторымъ опозданіемъ противъ начала укладки.

Мѣстами обходные пути были значительнаго протяженія (до 5 верстъ и болѣе); такими были Швантангоускій обходъ — подъ Портъ-Артуромъ, Кинчжоускій—между станціями Кинчжоу и Саншалинъ и др. Преподанныя намъ техническія условія допускали уклоны на обходахъ до 0,025 и радіусы до 75 с. Временные мосты на обходахъ строились изъ шпальныхъ клѣтокъ, съ перекрытіемъ изъ рельсовыхъ пакетовъ. Трудно сказать, окупалась-ли быстрота и дешевизна такихъ мостовъ, принимая во вниманіе размывы ихъ при ливняхъ, перерывы, въ связи съ этимъ, въ движеніи поѣздовъ и значительное расходованіе матеріаловъ при ихъ частой порчѣ.

Земляныя работы въ предѣлахъ всего Отдѣленія были сданы Гиршманомъ чрезвычайно удачно группѣ лицъ, съ участіемъ въ ней подрядчиковъ Ван-и-сана, Сун-тьен-шена, Ти-фон-тая и другихъ, при ручательствѣ за этихъ лицъ со стороны Русско-Китайскаго банка. Были доставлены крупныя партіи тяньцзинскихъ землекоповъ, которые приходили со своими циновками и корзинками, тутъ же, на работахъ строили шалаши изъ циновокъ, въ резервахъ устраивались очаги для приготовленія пищи и проч. Никакихъ временныхъ бараковъ для рабочихъ-китайцевъ строить не приходилось и вообще даже весьма крупныя партіи рабочихъ строительной администраціи заботъ почти не причиняли. Отличительнымъ признакомъ земляныхъ работъ являлось отсутствіе транспорта; всѣ насыпи—изъ резервовъ, грунтъ выемокъ—въ кавальеры. Типична для этого способа работы десятисаженная по высотѣ насыпь у Кинчжоускаго моста, имѣющая весьма значительное протяженіе. Вся она сработана корзинками, при ширинѣ резервовъ, доходившей до 250 саж. Рабочій несъ нагруженныя корзины изъ резерва до половины насыпи, здѣсь ихъ передавалъ другому, который несъ корзинки до подошвы высоты откоса, затѣмъ корзинки передавались третьему рабочему, который высыпалъ ихъ уже на насыпь. Тѣмъ же порядкомъ передавались обратно пустыя корзины. Когда, съ цѣлью ускорить достройку уже выведенной на высоту 7 саж. насыпи, возникло предположеніе—закончить работы поѣздной возкой земли изъ ближайшей выемки, то подрядчикъ запротестовалъ, говоря, что имъ уже всѣ работы сданы рядчикамъ, которые будутъ несогласны на измѣненіе способа производства работъ, каковыя обѣщалъ закончить въ срокъ корзиночнымъ способомъ, что и выполнилъ.

Вспоминаются транспортныя работы въ скальныхъ выемкахъ, гдѣ крутизна и неровность откосовъ не давали возможности подниматься по нимъ

для ссыпки земли въ кавальеры. Въ связи съ этимъ трудно было добиваться отъ рабочихъ правильной укладки земли въ кавальеры; послѣдніе, обычно, не имѣли должнаго профиля и складывались очень близко къ краю откоса; выемки давили на откосы и обрушивали ихъ.

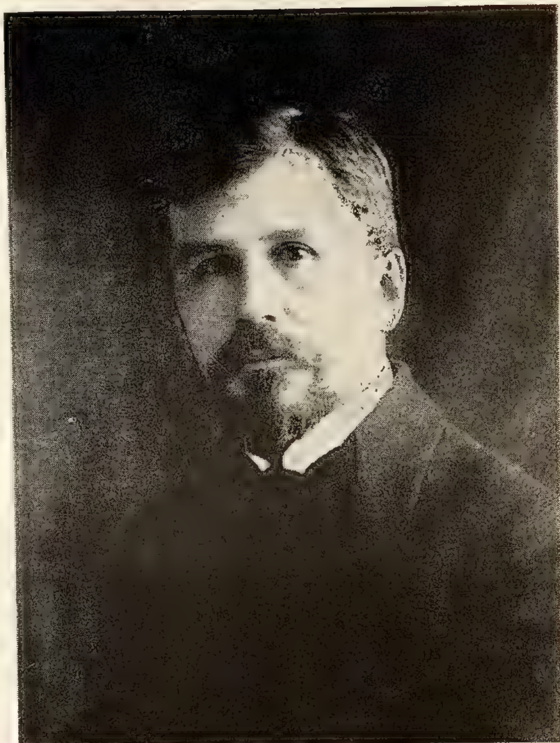
Съ постройкой мостовъ на 6 и 7 участкахъ дѣло обстояло не вполнѣ удачно. Подрядчикъ здѣсь оказался мало состоятельнымъ и всѣ почти мосты строились хозяйственнымъ способомъ. Послѣ перваго проѣзда по линіи инженера Кербедзя началась постройка каменныхъ арочныхъ мостовъ. Сначала строили мосты малыхъ отверстій, затѣмъ—перешли къ болѣе высокимъ, съ 10-саж. пролетами. Всѣ эти работы были блестяще выполнены начальникомъ дистанціи Герасимовымъ. Мой сосѣдъ съ сѣверной стороны,—продолжаетъ г. Ринекъ,—инженеръ Пліонсковскій передавалъ, что по требованію инж. Кербедзя имъ было перепроектировано полотно по всей дистанціи для постройки исключительно арочныхъ мостовъ; это, однако, не было выполнено, въ виду протеста со стороны Строительнаго Управленія.

Чтобы покончить съ вопросомъ о земляныхъ работахъ, добавлю, что когда по уходѣ крупнаго подрядчика пришлось заканчивать на дистанціяхъ земляныя работы на полотнѣ и дополнительныя работы, то встрѣчались затрудненія при подысканіи рядчиковъ, т. к. мѣстные сельчане, дававшіе кадры рабочихъ, плохо понимали основы сдѣльныхъ работъ; поденными же—работы обходились дорого, въ виду малой продуктивности таковыхъ и трудности контроля.

Гражданскія сооруженія, кромѣ путевыхъ казармъ, строились всѣ временнаго типа: саманныя, досчатыя, изъ шпалъ, каменныя на глинѣ и т. п.

Объемъ правъ и полномочій производителей работъ, а также степень оказываемаго намъ довѣрія со стороны Начальника Отдѣленія, инж. Гиршмана, были несомнѣнно шире таковыхъ на русскихъ дорогахъ. Помню случай, когда на мое заявленіе на вопросъ Гиршмана, почему я не приступилъ къ постройкѣ нѣкоторыхъ мостовъ,—что онъ не утвердилъ еще размѣровъ ихъ отверстій, Гиршманъ отвѣтилъ: «Вы—инженеръ, значитъ, сами и должны знать, когда и какихъ отверстій мосты нужно строить». Въ Россіи этотъ вопросъ прошелъ бы сложнѣе!!»

Послѣ ликвидаціи боксерскаго возстанія и преобразованія въ 1901 году Южнаго Отдѣленія въ 2 строительныхъ участка, завѣдываніе ими было поручено: сѣвернымъ—инженеру Шидловскому, а южнымъ—инженеру Кипарисову. Въ послѣдующій періодъ, до сдачи дороги въ эксплоатацію, на



阿列克三德洛夫

東省鐵路建築時代第八段總管及建築松花嫩江渾河各江橋副工程師任期一八九八年七月一日至一九〇八年六月一日止又自一九一八年六月十四日任東省鐵路管理局工務處處長

Владимиръ Ивановичъ Александровъ,

Начальникъ дистанціи 8-го строительнаго участка и помощникъ завѣдывающаго постройкой мостовъ черезъ рр. Сунгари, Нонни и Хун-хэ съ 1 іюля 1898 года по 1 іюня 1908 года, начальникъ Службы Пути съ 14-го іюня 1918 года.

V. I. Alexandroff.

Superintending Engineer of the 8-th Section of the Railway construction, and Assistant to the Superintendant of bridge construction across the Sungari, Nonni and Hunkhe rivers from the 1-st July, 1898, to the 1-st June, 1908. Manager of Maintenance of Way Department from the 14-th June, 1918.

多羅功且夫

曾任東省鐵路工程局法律顧問旋任鐵路管理局法律顧問任期自一九〇〇年二月一日至一九〇九年四月一日

Петръ Михайловичъ Дорогунцевъ,

Главный Юрисконсультъ Строительнаго Управленія а впослѣдствіи Управленія дороги съ 1-го февраля 1900 г. по 1 апрѣля 1909 г.

P. M. Doroguntzeff

Chief Legal Counsel of the Administration for the Construction of the Railway, and later—of the Railway Administration, from the 1-st February, 1900, to the 1-st April, 1909.

южной линіи происходила усиленная замѣна всѣхъ временныхъ сооруженій на постоянныя; обходы ликвидировались и путь переносился на проектное полотно, на которомъ достраивались постоянные мосты, доканчивались постоянныя водоснабженія, жилые дома, пассажирскія зданія и казармы для охраны, которая къ этому времени была значительно увеличена. Въ концѣ 1902 г. въ вѣдѣніе участка инженера Кипарисова перешла вѣтвь къ городу Дальнему, съ частью путей и зданій въ административномъ поселкѣ.

Въ 1903 г., передъ самою сдачею дороги въ эксплоатацію, южную линію постигла крупная неудача: прошли ливни небывалой силы, которые размыли полотно и снесли каменные мосты; особенно крупныя разрушенія были на перегонахъ между ст. Вафангоу и Гайджоу. Это происшествіе имѣло слѣдствіемъ провѣрку правильности проектированія отверстій мостовъ и глубины заложенія основаній опоръ по всему южному участку; намъ неизвѣстны причины строительныхъ дефектовъ, повлекшихъ за собою указанныя разрушенія полотна и мостовъ, неизвѣстны также выводы, къ которымъ пришли въ то время спеціалисты, производившіе упомянутую провѣрку, но мы полагаемъ, что объясненіемъ этой неудачи можетъ служить то, что въ своемъ стремленіи къ скорѣйшему окончанію работъ строители южной вѣтви не успѣвали достаточно детально изучить мѣстныя климатическія условія и бытъ водотоковъ, за отсутствіемъ нормальныхъ для этого сроковъ.

По даннымъ, сообщеннымъ инженеромъ Б. А. Ринекомъ, весною 1904 г., т. е., въ началѣ Японской войны, неблагополучіе съ мостами у ст. Вафангоу и Вандзелинъ повторилось уже во время капитальной ихъ постройки согласно новыхъ подсчетовъ; причиною этого были и на этотъ разъ сильные дожди, безпрерывно продолжавшіеся нѣсколько дней; нарушенное на 4 дня сообщеніе во время военныхъ дѣйствій было, естественно, поставлено военными властями въ вину Управленію дороги.

Съ передачею 1 іюля 1903 года дороги въ эксплоатацію, линія была раздѣлена на участки Службы Пути, но фактически на южной линіи до конца года продолжала функціонировать строительная организація; мы уже раньше упоминали о такомъ же положеніи, имѣвшемъ мѣсто на восточной линіи и позволяемъ себѣ сослаться вновь на эту особенность, дабы отмѣтить, насколько много еще оставалось на К. В. ж. д., ко дню ликвидаціи Строительнаго Управленія, работъ, вызываемыхъ мѣстными условіями и необходимостью приводить въ исполненіе задачи, не предвидѣнныя первоначально и диктуемыя новыми и часто неожиданными обстоятельствами того времени.

Отдѣльными этапами въ общемъ ходѣ строительныхъ работъ явилось сооруженіе Хинганскаго тоннеля и шести главнѣйшихъ мостовъ черезъ рѣки: Сунгари (2 перехода), Нонни, Хуньхэ, Тайдзы и Чинхэ.

Приводимъ имѣющіяся въ нашемъ распоряженіи данныя по этимъ вопросамъ.

На всемъ протяженіи магистрали Петербургъ—Владивостокъ горный участокъ К. В. ж. д. съ переваломъ черезъ Большой Хинганъ является однимъ изъ наиболѣе интересныхъ въ техническомъ отношеніи, привлекающимъ вниманіе двумя грандіозными сооруженіями: тоннелемъ и такъ называемою петлею. Оба эти сооруженія находятся за перевальною площадкою, расположенною на высотѣ 456 с. выше уровня моря и доминирующей по высотѣ надъ всею магистралью К. В. ж. д.

Необходимость постройки здѣсь грандіознаго тоннеля около 3 верстъ длиною выяснилась при изысканіяхъ 1897 года, произведенныхъ инженеромъ Просинскимъ.

Въ телеграммѣ Главнаго Инженера на имя Правленія, данной въ мартѣ 1898 г., т. е., тогда, когда результаты изысканій по всей линіи были сведены въ одно цѣлое, значится, между прочимъ: „на Хинганѣ одинъ тоннель 1200 саж. съ одностороннимъ уклономъ 15 тысячныхъ представляетъ серіозныя трудности для исполненія. Дѣлаются варіанты съ развитіемъ линіи“.

Какъ извѣстно, постройка этого участка была поручена инженеру Бочарову, который весь 1898 г. использовалъ на изслѣдованія различныхъ ходовъ; въ этомъ ему былъ помощникомъ инженеръ Рыбалкинъ.*) Изъ донесеній Главнаго Инженера за январь 1899 г. видно, что наивыгоднѣйшимъ переходомъ Хингана безъ тоннеля былъ перевалъ Хориголъ-Ухта, при выемкѣ длиною 300 с. и 8000 куб. с. скальныхъ работъ, но съ удлиненіемъ линіи противъ изысканій 1897 года на 16 верстъ, съ примѣненіемъ на горномъ участкѣ (дл. 42 в.) радіуса 120 с. и съ среднимъ количествомъ земляныхъ работъ на этомъ участкѣ—5700 куб. саж. на версту.

Стремленіе пройти Большой Хинганъ безъ тоннеля было основано на томъ, что Строительное Управленіе опасалось большихъ затрудненій съ доставкою необходимаго оборудованія дла тоннельныхъ работъ, а также —квалифицированныхъ рабочихъ и спеціалистовъ. Достигнутая окончательными изысканіями возможность—пересѣчь Хинганъ безъ тоннеля—сама по себѣ представляла большую техническую побѣду, но соображенія эксплоата-

*) Инженеръ Рыбалкинъ въ 1900 г. былъ переведенъ на восточную линію, на должность Начальника 10 bis участка съ очень труднымъ горнымъ профилемъ (перевалъ Чжангуанцайлинъ).

一九〇三年遼陽車站村落被水災狀況圖

Видъ поселка при станціи Ляоянъ во время наводненія 1903 г.

View of settlement at Liaoyang station during the inundation of the year 1903.

一九〇三年南路第五六〇俄里橋梁及路線被水淹沒圖

Разрушеніе моста и поврежденіе насыпи полотна на 560 верстѣ Южной линіи наводненіемъ 1903 г.

Destruction of bridge and demolishment of road-bed of the railway on the 560-th verst, owing to inundation on the Southern line of the Chinese Eastern Railway in 1903.

ціоннаго характера одержали верхъ, и, окончательно, въ 1899 г. было рѣшено строить тоннель, къ чему и приступили въ 1900 году.

Инженеръ Н. Н. Бочаровъ, руководившій всѣми изслѣдованіями этого крупнѣйшаго при сооруженіи К. В. ж. д. вопроса, состоялъ вмѣстѣ съ тѣмъ (съ 1 іюля 1899 г.) начальникомъ Западнаго Отдѣленія; онъ имѣлъ, кромѣ вообще большого строительнаго стажа, извѣстный опытъ въ тоннельныхъ работахъ, т. к. принималъ участіе въ постройкѣ Новороссійскаго тоннеля. Съ 1901 года, когда были ликвидированы всѣ 3 строительныхъ отдѣленія, а работы на Хинганѣ, послѣ перерыва изъ за боксерскаго возстанія, должны были пойти самымъ интенсивнымъ образомъ, Н. Н. Бочарову было поручено завѣдывать исключительно этимъ важнѣйшимъ сооруженіемъ, чему онъ себя и посвятилъ.

Вслѣдствіе недостатка въ механическомъ оборудованіи, работы до боксерскихъ безпорядковъ подвинулись очень мало; тогда была начата лишь разработка подходной выемки съ восточной стороны и шахты—съ западной.

Возобновить работу удалось лишь весною 1901 г., и много труда и времени ушло на постройку вспомогательныхъ сооруженій, въ большинствѣ уничтоженныхъ во время безпорядковъ; пришлось возстанавливать жилье, склады, машинныя зданія, мастерскія и т. п.

Только осенью 1901 г., когда къ мѣсту работъ подошла съ востока укладка и были доставлены по рельсамъ котлы, машины, компрессоры и пр. оборудованіе, работа пошла полнымъ ходомъ.

Помощниками Н. Н. Бочарова при сооруженіи тоннеля были инженеръ путей сообщенія Вышегородцевъ, инженеръ Я. Л. Скидельскій —сынъ извѣстнаго въ свое время на Дальнемъ Востокѣ подрядчика и поставщика Л. Ш. Скидельскаго, и инж. Снарскій.

Изъ квалифицированныхъ рабочихъ необходимо отмѣтить партію итальянскихъ мастеровъ, въ числѣ которыхъ были видный спеціалистъ того времени—Феррати и П. И. Джибелло Сокко, и до сего времени не потерявшій связи съ Маньчжуріею.

Пологій подъемъ западнаго склона Хингана далъ возможность подняться до самаго перевала безъ особыхъ затрудненій, зато спускъ въ долину р. Ялъ оказался далеко не легкимъ, вслѣдствіе крутого уклона восточной долины. Рѣзкая разница въ характерѣ образованія долинъ Большого Хингана, пологихъ къ западу и крутыхъ къ востоку,—общая для всѣхъ долинъ этого хребта и создала необходимость сооруженія тоннеля длиною въ 1.442.25 с., со сплошнымъ 0,012-мъ уклономъ и петли, искусственно удлиняющей линію почти на двѣ версты, такъ какъ только

такимъ образомъ можно было спуститься въ низко расположенную долину р. Ялъ, не дѣлая отступленій отъ техническихъ условій постройки Китайской Восточной желѣзной дороги, т. е., при предѣльномъ радіусѣ кривыхъ —150 саж. и пятнадцати-тысячномъ уклонѣ.

Изъ работъ петли заслуживаетъ особаго вниманія выемка 356-й версты, глубиной болѣе 10-ти саженъ, которая разрабатывалась англійскимъ способомъ, состоявшимъ въ томъ, что черезъ всю выемку пробивалась по дну ея штольня, размѣрами 1,25×1,25 саж. и отъ этой штольни черезъ каждыя десять саженъ устраивались вертикальные колодцы до поверхности земли; затѣмъ грунтъ вокругъ нихъ разбирался и черезъ эти колодцы грузился въ вагончики, перемѣщавшіеся по рельсамъ, уложеннымъ въ нижней штольнѣ. Вырабатываемый въ выемкѣ грунтъ перевозился вагонетками въ насыпь 355 версты, высотою болѣе 11-ти саж., для возведенія которой потребовалось 40,000 куб. саж. грунта.

Хинганскій тоннель прорѣзываетъ массивы гранитовъ весьма древняго образованія, мѣстами—съ аплитовыми и порфировыми жилами,—сильно разрушенныхъ на западной сторонѣ и, наоборотъ,—крѣпкихъ на восточной.

Главная особенность этого тоннеля заключается въ томъ, что онъ —односкатный, т. е., построенъ со сплошнымъ уклономъ въ одну сторону, тогда какъ всѣ вообще длинные тоннели для удобства и быстроты постройки проектируются съ площадкой посрединѣ и двумя скатами къ ихъ выходамъ. Этотъ общій для всѣхъ длинныхъ тоннелей способъ проектированія имѣетъ то преимущество, что разработка тоннеля можетъ быть начата одновременно съ обѣихъ сторонъ, при чемъ главнымъ условіемъ успѣха является отводъ воды отъ забоя и вывозка породы; при этомъ не требуется примѣненія механической силы и достаточно одной лишь естественной тяжести. Къ сожалѣнію, громадная разница въ отмѣткахъ западнаго и восточнаго склоновъ Хингана лишила возможности воспользоваться этимъ основнымъ правиломъ проектированія тоннелей, и, въ силу необходимости, въ данномъ случаѣ тоннель былъ спроектированъ со сплошнымъ уклономъ въ одну сторону. Такимъ образомъ, въ распоряженіи строителей оказался только одинъ удобный фронтъ работъ при нормальныхъ условіяхъ отвода воды и вывозки породы, именно—съ восточной стороны; что же касается западной, то съ этой стороны нельзя было вести разработку тоннеля обыкновеннымъ способомъ, такъ какъ проникающая въ почву вода должна была собираться у самаго забоя, и чѣмъ дальше работы продвигались-бы вглубь, тѣмъ притокъ воды къ забою становился бы сильнѣе и для очистки ея потребовались бы весьма дорогія приспособленія, съ рискомъ, что все же не удастся откачать воду, а, слѣдовательно, и продолжать даль-

一九〇三年遼陽車站及其市鎭受水災圖

Наводненіе на ст. Ляоянъ Южной линіи въ 1903 году. Начало поврежденій полотна близъ станціи.

Inundation at Liaoyang station of the Southern line in 1903. Damaged road-bed of the railway near the station.

水勢減退圖

Убыль воды, видъ разлива тамъ же.

Decrease of water, view of inundated territory, at the same place.

нѣйшую разработку. Вывозку породы пришлось бы производить паровозами, которые заполняли бы всю штольню дымомъ, при чемъ вентиляція штольни требовала бы дорогихъ устройствъ. Но и при всѣхъ этихъ огромныхъ расходахъ успѣхъ работъ на западной сторонѣ былъ бы гораздо ниже успѣха на восточной. Изъ этого затруднительнаго положенія былъ найденъ выходъ, путемъ использованія особенностей западной линіи, а именно—пологаго подъема ея отъ входа въ тоннель до самаго перевала, почему получилась сравнительно небольшая высота поверхности земли надъ тоннелемъ. При наибольшемъ возвышеніи Хинганскаго хребта надъ уровнемъ тоннеля — 54 саж. явилась возможность пробить нѣсколько сравнительно неглубокихъ шахтъ, съ прорытіемъ которыхъ открывался рядъ новыхъ фронтовъ работъ. Несомнѣнно, что такія устройства не обладали всѣми достоинствами главнаго фронта съ восточной стороны, такъ какъ воду изъ шахтъ необходимо было удалять механически, а породу поднимать на поверхность подъемными приспособленіями.

Главнымъ условіемъ успѣха всѣхъ работъ по тоннелю является пробивка нижней направляющей штольни, представляющей собою ходъ, размѣрами въ поперечникѣ 1,25 × 1,25 саженъ, который пробивается въ уровнѣ подошвы тоннеля по всей длинѣ его.

Такая штольня, пробиваемая прежде всѣхъ другихъ работъ, даетъ возможность точно опредѣлить качества мѣстныхъ породъ, и тѣ особенности ихъ, которыя не могутъ быть выяснены съ поверхности, чѣмъ нерѣдко создаются серьезныя затрудненія строителямъ. При пробивкѣ нижней штольни почти по всей длинѣ Хинганскаго тоннеля было примѣнено машинное буреніе и только небольшая часть ея, около 300 саженъ, пройдена въ ручную.

Буреніе производилось ударными машинами Ингерзоля, которыя приводились въ дѣйствіе сжатымъ до 4-хъ атмосферъ воздухомъ, доставлявшимся по трубамъ въ тоннель отъ компрессоровъ, установленныхъ въ машинномъ зданіи.

Эти машины оказалось возможнымъ пустить въ ходъ по восточной сторонѣ лишь 15 сентября 1901 года, каковой день и слѣдуетъ считать началомъ регулярныхъ работъ по сооруженію тоннеля.

Въ серединѣ декабря того же года механическое буреніе было установлено и на западной сторонѣ, гдѣ оно примѣнялось въ трехъ шахтахъ.

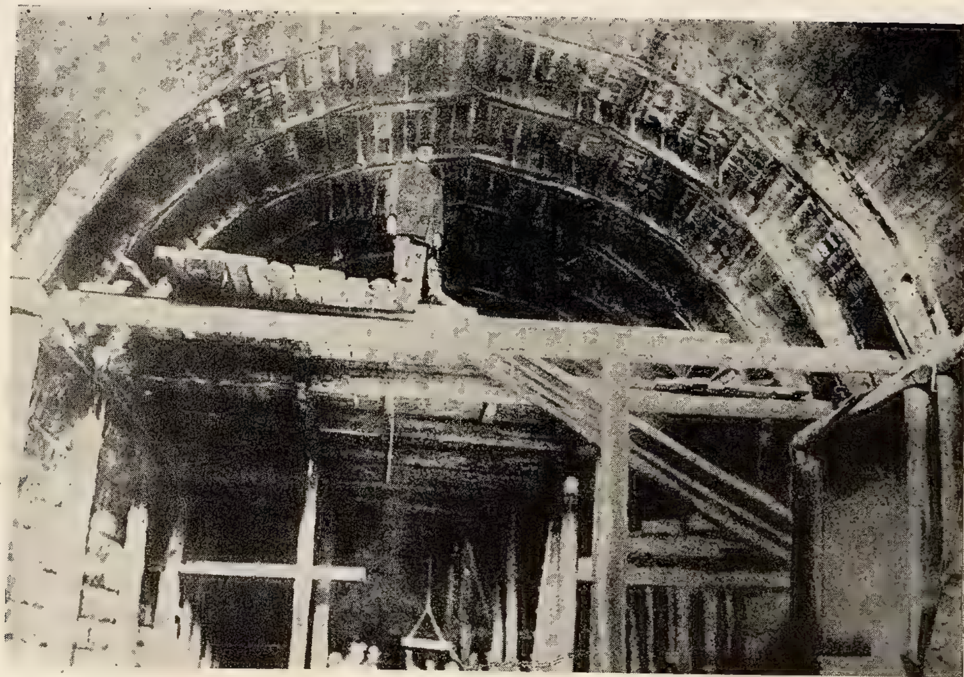
Для поддержанія водоотлива изъ шахтъ были установлены 5-ти и 6-ти дюймовые насосы Вортингтона.

Для поднятія разработанной породы на одной изъ шахтъ была установлена паровая машина, а на другихъ—порода поднималась конными воротами. Весь обширный раіонъ работъ освѣщался электричествомъ.

Прилагаемая таблица даетъ возможность сравнивать успѣхъ разработки нижней штольни Хинганскаго тоннеля при нормальныхъ условіяхъ, т. е., Восточной части ея, съ успѣхомъ этой же работы въ нѣкоторыхъ другихъ тоннеляхъ.

НАИМЕНОВАНІЕ ТОННЕЛЕЙ.	СИСТЕМА БУРЕНІЯ.	Средній суточный успѣхъ въ метрахъ.	П О Р О Д А.
Монтъ-Сенисскій	Бурильная машина Someiler'a	2,03	Шиферный песчаникъ, кварцъ, массивный песчаникъ.
Сентъ-Готардскій	Машины Ferroux и Мак Kean'a	3,00	Гнейсовый гранитъ, слюдяной сланецъ, шиферъ, роговая обманка и серпентинъ.
	Машина Ингерзоля	1,99	Песчаникъ, сіенитъ.
Гузакъ-тоннель въ Массачуветсѣ	Машины Burleigh	1,33	Слюдяной сланецъ, гнейсъ.
Хинганскій	Машины Ингерзоля	3,56 съ вост. стор.	Ортоклазовый, плагіоклазовый гранитъ, аплитъ и порфиръ.
Арльбергскій	Маш. Ферру и Брандта.	4,68	Слюдяной сланецъ съ прожилками кварца.
Симплонскій	Машина Брандта	5,52 съ сѣверн. и 5,92 съ южн. стор.	Доломитъ, ангидридъ, глинистый шиферъ, сѣрый известнякъ, тонко-зернистый гнейсъ.
Сурамскій	Машина Брандта	5,97 съ западной и 4,05 съ вост. стор.	Известковые мергели, глинистые известняки, глина Туронскаго яруса.

Изъ приведенной таблицы видно, что успѣхъ работъ Хинганскаго тоннеля выше успѣха работъ Монтъ-Сенисскаго, Сентъ-Готтардскаго и нѣкоторыхъ другихъ, но ниже тоннелей: Арльбергскаго, Симплонскаго и Сурамскаго. Низкій, сравнительно съ послѣдними тоннелями, успѣхъ работъ объ-



興安嶺山洞建築圖

Постройка Хинганскаго тоннеля.

Construction of the Hingan tunnel.

意大利工人建築興安嶺山洞圖

Постройка Хинганскаго тоннеля. Группа итальянцевъ, работавшихъ на постройкѣ.

Conctruction of the Hingan tunnel. Group of Italians, working at the construction.

ясняется тѣмъ, что весь Хинганскій тоннель пролегаетъ въ массивныхъ, крѣпкихъ гранитныхъ породахъ, значительно болѣе сопротивляющихся буренію, нежели породы Симплонскаго, Арльбергскаго и Сурамскаго тоннелей. Кромѣ того, слѣдуетъ принять во вниманіе, что условія работы въ Маньчжуріи гораздо тяжелѣе, чѣмъ въ районѣ населенныхъ культурныхъ центровъ.

Разработка тоннеля до полнаго профиля производилась по бельгійской системѣ и однимъ ручнымъ буреніемъ.

Пробивка штольни была закончена 7 октября 1902 г., а кладка сводовъ—въ октябрѣ 1903 г., къ концу котораго правильный ходъ работъ въ тоннелѣ былъ нарушенъ тревожными извѣстіями о возможности Русско-Японской войны. Тотчасъ-же были приняты всѣ мѣры для безпрепятственнаго пропуска поѣздовъ черезъ тоннель при первой потребности усиленія графика движенія, такъ какъ пропускная способность по тупикамъ, служившимъ обходнымъ путемъ до окончанія постройки тоннеля, была весьма незначительна (не болѣе 3-хъ паръ воинскихъ поѣздовъ въ сутки).

Тревожные слухи вскорѣ подтвердились. 26 января 1904 г. была объявлена война, а черезъ два дня, 28 января, черезъ тоннель удалось пропустить первый воинскій поѣздъ, правда—при условіяхъ еще далеко не отвѣчающихъ всѣмъ требованіямъ правильной эксплоатаціи, вслѣдствіе еще не вполнѣ устраненной возможности обваловъ, сильныхъ наледей, несовершенной вентиляціи и временнаго характера самого пути.

Для устраненія опасности обваловъ необходимо было содержать огромный штатъ рабочихъ, производившихъ періодическій осмотръ тоннеля. Снабженные желѣзными ломиками (шпунтами) они проходили по всему тоннелю и ощупывали каждый камень, убирая при этомъ камни, угрожавшіе паденіемъ, чтобы предотвратить возможность обвала ихъ во время прохода поѣзда. Работа эта была очень тяжела, такъ какъ производилась въ воздухѣ, насыщенномъ дымомъ отъ проходившихъ поѣздовъ, причемъ часто повторялись случаи угоранія рабочихъ.

Другимъ важнымъ препятствіемъ къ правильной эксплоатаціи тоннеля явились громадныя наледи, образовавшіяся у входовъ въ него, вслѣдствіе замерзанія обильныхъ ключей, просачивавшихся черезъ трещины породы. Въ первые годы эксплоатаціи въ Хинганскомъ тоннелѣ всю зиму непрерывно работалъ рабочій поѣздъ, которымъ ежедневно вывозились изъ тоннеля груды льда, угрожавшія при малѣйшей небрежности закрыть все отверстіе тоннеля сплошной ледяной пробкой. Расходъ по сколкѣ льда выражался суммой около 3000 р. въ мѣсяцъ, не считая содержанія рабочаго поѣзда, работавшаго ежегодно въ теченіе 9-ти мѣсяцевъ. Въ

концѣ концовъ пришлось устроить въ тоннелѣ, на протяженіи 280 саж. отъ западнаго портала, особую отепленную канаву, которая устранила образованіе наледей и свела работы по очисткѣ льда лишь къ періодической обивкѣ сосулекъ, образовывающихся на сводахъ въ видѣ сталактитовъ.

Порталы (входы въ тоннель) облицованы тесанымъ камнемъ; при нихъ устроены спеціальныя бойницы для защиты тоннеля отъ нападеній.

Прохожденіе рельсовымъ путемъ черезъ одинъ изъ могучихъ горныхъ массивовъ Азіи представлялось исключительно трудной и сложной задачей, тѣмъ болѣе, что для строителей являлось необходимымъ набросать сначала, какъ можно скорѣе, временный путь.

Выполненіе всѣхъ этихъ заданій, какъ мы видѣли, принадлежитъ талантливому инженеру Н. Н. Бочарову.

Передъ началомъ тоннельныхъ работъ имъ была искусно примѣнена здѣсь система тупиковъ для временнаго движенія. Горная лощина оказалась въ мѣстѣ работъ настолько узка, что развернуться въ ней непрерывнымъ путемъ, даже съ примѣненіемъ крутыхъ уклоновъ, было невозможно; однако, инж. Бочарову удалось взобраться съ рельсовой линіей почти на самую горную вершину по одному ея склону. Для этой цѣли, за неимѣніемъ мѣста для поворотовъ, были сдѣланы тупики, по которымъ ярусами, въ 4 этажа и былъ проложенъ путь.

Такъ было поступлено при началѣ работъ для временнаго сообщенія въ обходъ тоннеля, но впереди предстояло дѣло еще болѣе трудное, а именно, кромѣ пробитія самого тоннеля, постройка постояннаго пути-спуска отъ тоннеля въ крутую долину р. Яла. Тутъ нельзя было прибѣгать къ упрощеннымъ способамъ, а, между тѣмъ, мѣсто рѣшительно не позволяло извернуться нормальными уклонами.

Изъ этого затрудненія инж. Бочаровъ вышелъ почти геніально, путемъ сооруженія знаменитой „петли“, составляющей техническую гордость К. В. ж. д.

Для означенной цѣли была использована имѣющаяся при выходѣ изъ тоннеля котловина, діаметромъ въ 300 саженъ.

По окружности этой котловины были сдѣланы мѣстами высокія насыпи, мѣстами, гдѣ дорога врѣзывается въ кручу горы—глубокія выемки съ почти отвѣсными стѣнками въ скалистомъ грунтѣ.

При упомянутомъ діаметрѣ въ 300 саженъ длина окружности получалась около 930 с., но и это разстояніе оказывалось недостаточнымъ, чтобы спуститься отъ тоннеля предѣльнымъ уклономъ. Тогда для выигрыша раз-

建築南路工程師　吉爾什滿

Θеофилъ Осиповичъ Гиршманъ,
Строитель Южнаго Отдѣленія К. В. ж. д.

T. O. Hirschmann,
Constructor of the Southern Section of the Chinese Eastern Railway.

建築興安嶺山洞工程師　伯洽羅夫

Николай Николаевичъ Бочаровъ,
Строитель Хинганскаго тоннеля.

N. N. Bocharoff,
Constructor of the Hingan tunnel.

стоянія внутри большого, полнаго круга былъ сдѣланъ еще полукругъ. Когда поѣздъ минуетъ послѣдній, то, спустившись уже на уровень лощины, онъ какъ бы ныряетъ подъ полотно перваго, полнаго круга и затѣмъ уже выскакиваетъ на волю изъ этой геніальной спирали.

Картина поѣзда, дѣлающаго полтора полныхъ оборота какъ бы вокругъ какой то одной, заколдованной точки неизмѣнно приводитъ въ восхищеніе всѣхъ пассажировъ.

„Я лично приглядѣлся" пишетъ въ своихъ „Отзывахъ о К. В. ж. д." извѣстный Б. Демчинскій, „приглядѣлся ко всякимъ чудесамъ техники, т. к. проѣхалъ всѣ альпійскіе горные перевалы, но нигдѣ ничего подобнаго Хингану не видѣлъ. Картина Хинганскаго участка К. В. ж. д. даетъ прямо ошеломляющее впечатлѣніе. И, конечно, въ данномъ случаѣ поражаетъ не столько грандіозность вложеннаго здѣсь труда, сколько блестящая побѣда человѣческой мысли, та высшая побѣда, которая можетъ исторгнуть слезы умиленія. Каюсь, я испыталъ это чувство, когда проѣзжалъ по дивной Бочаровской спирали.

Неужели на этомъ мѣстѣ мы не увидимъ памятной доски съ изображеніемъ на ней времени постройки К. В. ж. д. и именъ ея главныхъ руководителей".

Какъ выше было упомянуто, главнѣйшіе большіе мосты на К. В. ж. д. были сооружены: по магистрали на 631-ой верстѣ, черезъ р. Нонни— отверстіемъ 305 саж., на 892-ой верстѣ, черезъ р. Сунгари — отверстіемъ 445 саж. и на 1231-ой верстѣ, черезъ р. Муданцзянъ—отверстіемъ 195 саж.; по южной линіи: на 112-ой верстѣ, черезъ р. Сунгари — отв. 345 саж., на 406-ой верстѣ, черезъ р. Чинхэ—отв. 300 саж., на 515 в. черезъ р. Хунхэ—отв. 345 саж. и на 565 в., черезъ р. Тайдзы—отв. 195 саж.; всѣ они построены на кессонныхъ основаніяхъ.

Мостъ черезъ р. Муданцзянъ входилъ въ Восточное Отдѣленіе инженера Н. С. Свіягина и былъ сооруженъ подъ его ближайшимъ руководствомъ.

Остальные мосты построены инженеромъ А. Н. Лентовскимъ, непосредственно подчиненнымъ Главному Инженеру.

Первоначально предполагалось не выдѣлять постройку большихъ мостовъ въ особую организацію и поручить это дѣло мѣстнымъ начальникамъ участковъ. Послѣдними были произведены съемки плановъ, промѣры, изслѣдованія направленій теченія и расходовъ воды,—вообще все, что необходимо для проектированія столь серьезныхъ сооруженій; однако, для уско-

ренія дѣла, въ 1900 году было рѣшено выдѣлить сооруженіе моста через р. Сунгари I изъ вѣдѣнія начальника 8 участка К. Ю. Вебера и передать ее инженеру Лентовскому, извѣстному уже своими работами по опусканію кессоновъ въ Россіи.

4 мая 1900 года была произведена закладка этого моста. Работы поставлены были съ исключительнымъ умѣніемъ и велись энергично. Помощниками Лентовскаго были инженеръ В. И. Александровъ, инженеръ С. К. Плисовскій и техникъ В. Ф. Байдовичъ. Были привлечены спеціальные мастера, — кессонщики, каменьщики, слесаря, машинисты и др., которыхъ пришлось выписать изъ Россіи въ количествѣ до 350 человѣкъ.

Все предвѣщало быстрый и успѣшный ходъ дѣла, камень и облицовка заготовлялись изъ карьера возлѣ ст. Сяолинъ, на мѣсто работъ былъ доставленъ цементъ, механическое оборудованіе, электрическая станція, началось опусканіе колодцевъ и устройство подмостей для кессоновъ. Послѣдніе были двухъ родовъ: деревянные и каменные, спроектированные самимъ Лентовскимъ.

Но боксерскіе безпорядки прервали работу, и пришлось даже эвакуировать почти всѣхъ мастеровъ; это было выполнено на основаніи общаго распоряженія Главнаго Инженера объ обязательномъ оставленіи въ осажденномъ Харбинѣ лишь лицъ, причастныхъ къ желѣзнодорожному и судоходному движенію, техническаго и медицинскаго персонала, съ предоставленіемъ остальнымъ права покинуть опасный районъ; по отношенію спеціалистовъ по кессоннымъ работамъ признано было даже цѣлесообразнымъ оградить ихъ отъ надвигающейся опасности, какъ цѣнныхъ работниковъ, замѣнить которыхъ, въ случаѣ несчастья, было бы очень трудно.

Работы по сооруженію моста возобновились немедленно по прекращеніи осаднаго положенія въ Харбинѣ, и уже осенью того же года состоялось освященіе работъ по опусканію перваго кессона для моста Сунгари I въ присутствіи почетныхъ гостей, генераловъ Гродекова и Сахарова.

Главныя хозяйственныя и матеріальныя постройки при сооруженіи этого моста были сосредоточены на правомъ берегу рѣки, за ж.-д. насыпью; тамъ образовался такъ называемый Мостовой Поселокъ, каковое наименованіе этотъ важный теперь коммерческій пунктъ Харбина носитъ и по настоящее время.

Работы, по ихъ возобновленіи, пошли еще болѣе усиленнымъ темпомъ, чѣмъ до перерыва, т. к. всѣмъ хотѣлось скорѣе наверстать потерянное время; работали круглыя сутки, (зимою — въ теплякахъ); къ чести строителей слѣдуетъ упомянуть, что за все время опусканія кессоновъ,

姚繼煦 建築時代造路工程局技術科科長

Константинъ Карловичъ Іокишъ,

Начальникъ Техническаго Отдѣла Строительнаго Управленія.

C. C. Iokisch,

Manager of the Technical Department of the Railway Construction Administration.

建築第一第二松花江及漱江等橋工程師 連鐸夫斯基

Александръ Николаевичъ Лентовскій,

Строитель мостовъ черезъ рр. Сунгари I, Сунгари II и Нонни.

A. N. Lentovski,

Constructor of Sungari bridges Nos I and II and of Nonny bridge.

сборки и надвижки фермъ на работахъ не произошло ни одного сколько-нибудь серьезнаго несчастнаго случая.

Мостовыя фермы, исполненныя на Варшавскомъ Механическомъ заводѣ, въ разобранномъ видѣ были доставлены моремъ во Владивостокъ, а оттуда, черезъ Иманъ, рѣчнымъ путемъ—въ Харбинъ.

Мостъ на Сунгари I былъ законченъ постройкой, испытанъ динамически и статически и открытъ для движенія поѣздовъ 19 сентября 1901 г.

Такимъ образомъ, это первое искусственное сооруженіе, притомъ самое крупное на К. В. ж. д., было блестяще выполнено инженеромъ Лентовскимъ, что имѣло слѣдствіемъ передачу ему, еще до окончанія постройки этого моста, сооруженія остальныхъ, сначала черезъ р. Нонни и Сунгари II, а затѣмъ и на Южномъ Отдѣленіи—черезъ рѣки Чинхэ, Хунхэ, и Тайдзы.

Оффиціальнымъ днемъ начала мостовыхъ работъ на Сунгари II было 22 апрѣля 1901 года; окончаніе работъ— 15 января 1902 года.

Закладка моста черезъ р. Нонни послѣдовала 26 іюня 1901 года, а окончаніе работъ—15 марта 1902 года.

Мосты черезъ рѣки Чинхэ, Хунхэ и Тайдзы были заложены въ началѣ 1902 года и окончены въ августѣ того же года.

Помимо вышеупомянутыхъ 7 мостовъ на кессонныхъ основаніяхъ, на К. В. ж. д. были построены слѣдующіе мосты, отверстіемъ болѣе 100 с.: черезъ р. Эминъ, на 177 в. главной линіи—отв. 105 с. и на южной линіи: черезъ р. Лалинхэ, на 76 в.—отв. 120 с., р. Юманхэ, на 143 в.—отв. 135 с., р. Дунляохэ, на 242 в.—отв. 135 с., р. Шахеза, на 421 в.—отв. 105 с., р. Цайхэ, на 439 в.—отв. 135 с., р. Сахэ, на 627 в.—отв. 105 с., и р. Шахэ, на 715 в.—отв. 180 с. Опоры всѣхъ этихъ мостовъ, кромѣ послѣдняго, были основаны на опускныхъ колодцахъ.

Затѣмъ К. В. ж. д. извѣстна широкимъ примѣненіемъ каменныхъ арочныхъ мостовъ, наиболѣе крупные изъ которыхъ, съ пролетомъ арки 10 с., слѣдующіе: на главной линіи —р. Майхэ на 1050 в.—отв. 40 с., р. Хулмихэ на 1337 в.—отв. 10 с., р. Силинхэ на 1360 в.—отв. 10 с. и р. Сяосуйфынъ на 1378 в. отв.—50 с. и на южной линіи—р. Нанхэ на 832 в.—отв. 30 с., р. Кинчжоу на 846 в.—отв. 20 с.

Помимо выполненія непосредственной своей задачи—сооруженія дороги, Строительному Управленію пришлось организовать цѣлый рядъ вспомогательныхъ предпріятій, имѣвшихъ, главнымъ образомъ, цѣлью обезпеченіе дороги необходимыми матеріалами.

Своевременное и исправное полученіе этихъ послѣднихъ на мѣстѣ работъ явилось однимъ изъ главныхъ условій, гарантировавшихъ возможность усиленнаго и быстраго сооруженія желѣзной дороги; за невозможностью пріобрѣтенія большей части означенныхъ матеріаловъ въ Маньчжуріи, таковые пришлось выписывать изъ Европы или Америки. Матеріалы, предназначавшіеся для главной линіи, по прибытіи во Владивостокъ отправлялись по Уссурійской желѣзной дорогѣ и далѣе—по р. р. Уссури, Амуру и Сунгари. Водный путь этотъ открытъ для навигаціи въ теченіе лишь 5—5$^{1}/_{2}$ мѣсяцевъ въ году, при чемъ, какъ рѣка Сунгари, такъ и рѣка Уссури изобилуютъ перекатами, крайне затрудняющими движеніе при спадѣ водъ, въ виду чего, для плаванія по этимъ рѣкамъ потребовались спеціально приспособленныя суда, осадкою не свыше 2 футовъ.

При обсужденіи вопроса о средствахъ обезпеченія срочной доставки строительныхъ грузовъ по названнымъ рѣкамъ выяснилось, что перевозочныя средства, имѣвшіяся на Амурѣ и его притокахъ, были недостаточны и мало приспособлены для экстренной перевозки громадныхъ количествъ потребныхъ для дороги грузовъ, при чемъ дѣйствовавшія тамъ пароходныя общества не принимали на себя отвѣтственности за своевременную доставку ввѣренныхъ имъ грузовъ при пониженіи горизонта водъ на перекатахъ до 2 футовъ глубины.

При такихъ условіяхъ представлялось рискованнымъ ставить успѣшность сооруженія желѣзной дороги въ зависимость отъ подобныхъ случайностей, а потому единственнымъ средствомъ для дѣйствительнаго обезпеченія своевременнаго полученія строительныхъ грузовъ на мѣстѣ работъ было признано пріобрѣтеніе для плаванія по р. р. Амуру, Уссури и Сунгари собственной флотиліи мелкосидящихъ сильныхъ буксировъ, съ соотвѣтствующимъ количествомъ баржъ, улучшеніе судоходныхъ условій р. Сунгари и устройство пристаней на р.р. Сунгари и Уссури.

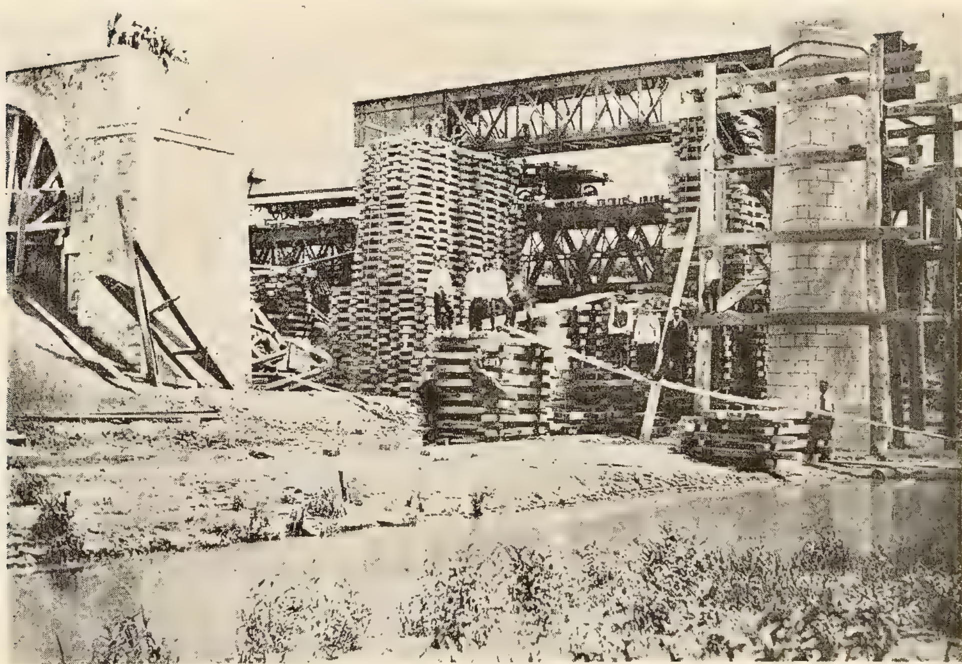
Изъ другихъ способовъ перевозки грузовъ необходимо отмѣтить такъ называемую гужевую доставку, къ которой пришлось прибѣгать въ Маньчжуріи довольно широко, несмотря на то, что, въ виду плохихъ дорогъ и необходимости посылать при транспортахъ дорого стоившую охрану, гужевая перевозка была непроизводительна и дорога.

Въ 1898 г., по закрытіи навигаціи по рѣкамъ, Харбинъ оказался отрѣзаннымъ отъ сообщенія съ Россіей, такъ какъ черезъ тайгу, на протяженіи свыше 120 верстъ, по проектированной линіи проѣзда не было. Поэтому, для поддержанія сношеній было организовано до Харбина почтовое сообщеніе въ обходъ линіи между Никольскомъ, а затѣмъ Гродековымъ—и Гириномъ. Вся почта получалась во Владивостокѣ и оттуда уже доставлялась на линію средствами дороги.

一九〇〇年十月建築松花江橋之下椿圖

Закладка перваго кессона при постройкѣ моста на р. Сунгари. Ноябрь 1900 г. г. Харбинъ.

Laying of first coffer-dam for the construction of the bridge across the Sungari river. November, 1900. Harbin.



南路第四二八俄里地方建築白水河橋梁圖

Постройка моста на 428 верстѣ Южной линіи черезъ р. Пайсюхэ. Надвижка фермъ.

Construction of bridge on the 428-th verst of the Southern line across the river Pai-hsu-khe. Laying of bridge-girders.

Въ зиму 1898/9 года почта ходила два раза въ мѣсяцъ, а для проѣзда служащихъ формировались отдѣльные обозы. Зимою 1899/1900 года были устроены уже почтовыя станціи, и почта доставлялась еженедѣльно, а при ея помощи перевозились также—какъ прибывшіе вновь служащіе, такъ и агенты, командируемые по дѣламъ службы. Къ зимѣ 1899/1900 г. линія дороги была уже готова на восточной линіи отъ границы Уссурійскаго края до ст. Сяосуйфынъ; въ то же время и со стороны Харбина укладка шла на востокъ до ст. Имяньпо; на остальномъ протяженіи линіи возможно было уже проѣхать въ телѣгѣ, за исключеніемъ двухъ перегоновъ Имяньпо—Шитоухецзы, гдѣ почта перевозилась въ продолженіе ноября вьюками.

Такъ какъ при вышеупомянутомъ порядкѣ доставка почты изъ Владивостока, по мѣрѣ возможности, средствами дороги носила случайный характеръ, то, въ видахъ упорядоченія этого дѣла, въ 1899 году, по соглашенію съ почтово-телеграфнымъ вѣдомствомъ, въ Харбинѣ была открыта почтовая контора, и почта стала доставляться уже прямо въ Харбинъ, почталіонами округа. По мѣрѣ укладки пути почтовыя станціи закрывались и почтовое сообщеніе устанавливалось въ спеціально приспособленныхъ для этой цѣли вагонахъ.

Рѣчное пароходство и гужевой транспортъ были поставлены въ вѣдѣніе инж. С. М. Ваховскаго, о которомъ уже упоминалось выше, какъ объ энергичномъ организаторѣ сборки всей рѣчной флотиліи на Иманѣ, Красной Рѣчкѣ и въ Хабаровскѣ.

Ему же подвѣдомственна была временная эксплоатація, т. е., движеніе и тяга, кромѣ Южнаго Отдѣленія, до момента смычки, въ серединѣ 1901 г., пути на южной линіи.

Кромѣ того, съ 1901 года Ваховскій завѣдывалъ и механическою частью постройки, которая до него была въ вѣдѣніи инж. Кажевникова.

Съ 1902 года, когда уже вся линія была сомкнута и временное движеніе стало развиваться, а интересы постройки начали сталкиваться съ интересами коммерческими, инж. Ваховскій получилъ назначеніе на должность Помощника Главнаго Инженера по всѣмъ отраслямъ временной эксплоатаціи, въ каковой должности онъ оставался до 1-го іюля 1903 г. (передача К. В. ж. д. Эксплоатаціонному Управленію).

Изъ предыдущаго мы видѣли, что боксерское возстаніе или, какъ принято было тогда называть, „китайскіе безпорядки“ остановили работы по всему фронту и отодвинули тѣ сроки, которые поставило себѣ Строительное Управленіе.

Это крупнѣйшее событіе въ исторіи дороги въ періодъ ея сооруженія можетъ быть разсматриваемо какъ черта, раздѣляющая строительный періодъ на 2 части.

Руководствуясь данными, сообщавшимися періодически Главнымъ Инженеромъ Правленію, мы видимъ, что къ началу боксерскаго возстанія, т. е., примѣрно, къ 1 іюля 1900 года положеніе работъ было слѣдующее:

Никольская вѣтвь построена и сдана 1 января 1900 года въ эксплоатацію до ст. Гродеково; на остальномъ протяженіи до границы работы почти окончены.

По главной и южной линіямъ.

1. Отчужденіе закончено всюду, кромѣ первыхъ 300 верстъ главной линіи.

2. Земляныхъ работъ исполнено 3,600,000 куб. саж.; отставалъ лишь крайній западный участокъ.

3. Тоннель черезъ Хинганъ.—Начата разработка главной шахты; все механическое оборудованіе заказано и, частью, доставлено.

4. Искусственныя сооруженія — а) временныхъ типовъ, по главному пути и на обходахъ—6000 пог. саж. б) постоянныхъ типовъ (кромѣ большихъ мостовъ) — 14000 куб. саж. в) Большіе мосты черезъ Сунгари I и II, Нонни — заготовлялись камень, облицовка, цементъ, механическія приспособленія для опусканія кессоновъ, начато на Сунгари I опусканіе колодцевъ и устройство подмостей для кессоновъ.

5. Укладка пути — 1480 верстъ (считая со станціонными и карьерными путями).

6. Балластировка — 350 верстъ.

7. Телеграфъ въ 2 провода почти оконченъ.

8. Гражданскія сооруженія — а) временнаго типа — 34000 кв. с. б) постояннаго типа — 6000 кв. с.

9. Паровозныя зданія временнаго типа—на 35 стойлъ.

10. Водоемно-водоподъемныхъ зданій временнаго типа сооружено 52 шт. и приступлено къ сооруженіямъ постояннаго типа.

11. Временныя мастерскія — 3000 кв. с., изъ нихъ главныя—у Сунгари.

12. Склады для матеріаловъ — 6000 кв. с.

13. Лѣсопильныхъ заводовъ у Сунгари I и II — 2.

14. Кирпичный заводъ (производительностью 12,000,000 кирп. въ годъ)

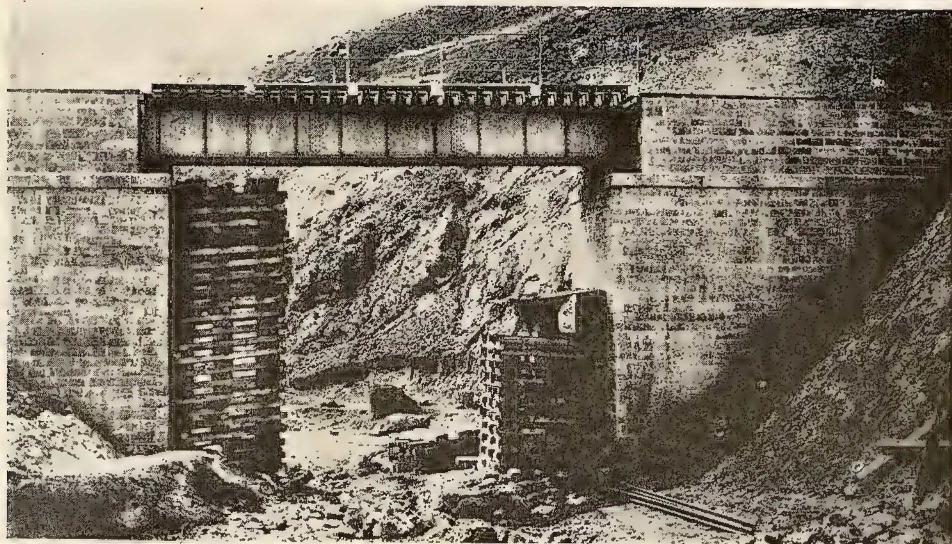
15. Церковь въ Харбинѣ — въ работѣ.

16. Паровозовъ — 208 шт.

17. Вагоновъ крытыхъ, платформъ и трюковъ — 5400 шт.

Таково было состояніе работъ къ моменту возникновенія волненій въ Маньчжуріи.

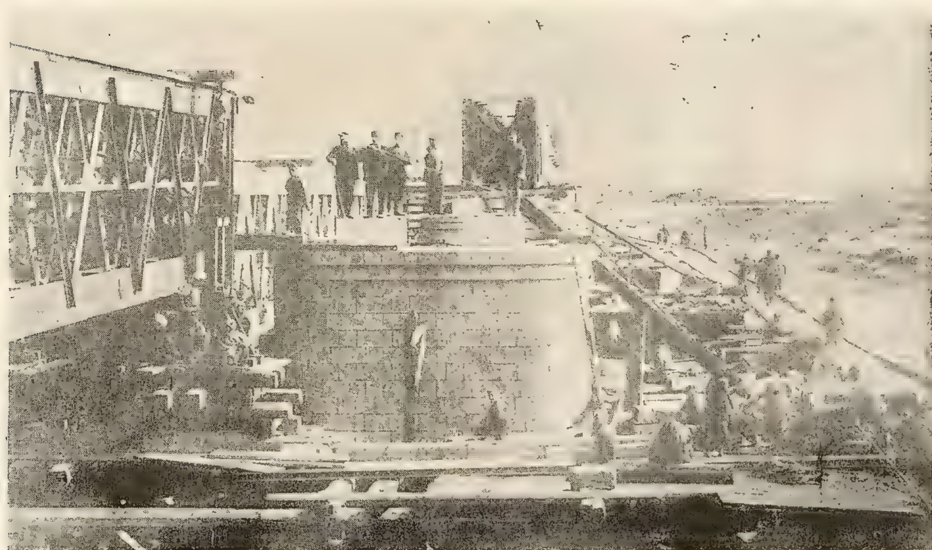
Дальнѣйшее производство и намѣченное окончаніе ихъ къ 1902 году было бы при нормальныхъ условіяхъ обезпечено, т. к. лѣсныхъ матеріаловъ—въ видѣ бревенъ, досокъ и брусьевъ было заготовлено на складахъ до 1,500,000 пог. с., шпалъ—около 600,000 шт., кирпича—30,000,000 шт., цемента—35,000 бочекъ, извести—около 1,000,000 пудовъ и, наконецъ, рабочей силы было законтрактовано для сезона этого года: землекоповъ—95000 человѣкъ, каменьщиковъ—4000 и плотниковъ—8000; значительная часть ихъ уже стояла на работахъ.



南路第八百三十八俄里五沙繩寬鐵橋圖

Желѣзный мостъ на 838 в. Южной линіи. 5-саж. пролетъ. Постройка дороги.

Iron bridge at the 838-th verst of the Southern line, with 5 sagens span. Construction of the railway.



南路建築溸河橋梁圖

Постройка моста черезъ р. Чин-хэ на Южной линіи.

Construction of bridge across the Chin-Khe river on the Southern line.

Однако, въ результатѣ возникшихъ безпорядковъ, линія подверглась разрушенію, пропалъ строительный сезонъ, дѣло затормозилось болѣе, чѣмъ на годъ и дорога понесла убытки, оцѣниваемые въ 70 мил. рублей.

Въ архивѣ Управленія дороги имѣется подробная расцѣночная вѣдомость на эту сумму, изъ которой мы заимствуемъ главнѣйшія данныя о количествѣ и размѣрахъ произведенныхъ разрушеній.

Пришлось возобновить: земляныхъ работъ болѣе, чѣмъ 17.000 куб. саж; сожженныхъ деревянныхъ мостовъ—общимъ протяженіемъ около 4500 саж., балласта—до 12,000 к. с., шпалъ—до 500,000 штукъ.

Рельсоваго пути было разрушено около 550 верстъ; почти совершенно уничтожена телеграфная линія; пришлось также возобновить около 60 путевыхъ построекъ, много колодцевъ и переѣздовъ.

Станціонныхъ построекъ постояннаго типа было уничтожено болѣе 1600 кв. саж.

Водоснабженія, принадлежности станцій и подвижной составъ были частью уничтожены, частью сильно испорчены; пришлось капитально отремонтировать паровозовъ 42 и вагоновъ болѣе 1600 шт.; подверглись порчѣ 3 парохода и 10 стальныхъ баржъ.

Было разрушено временныхъ жилыхъ домовъ со службами болѣе 18,000 кв. саж., бараковъ—около 10,000 кв. саж.; сожженъ лѣсопильный заводъ у переправы Сунгари II, разрушены копи въ Янтаѣ, чумные бараки по линіи—общею площадью около 900 кв. саж. и т. п.

Кромѣ того, Общество дороги было вынуждено для предупрежденія повторныхъ нападеній увеличить охрану, устроить оборонительныя сооруженія и т. п.

Затѣмъ дорога понесла убытки отъ продленія на годъ срока постройки, отъ утраты выданныхъ авансовъ, имущества и инвентаря, по выплатѣ особыхъ пособій и жалованья за время прогула служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ и пр.

Всѣ эти убытки и расходы по возстановленію были оцѣнены, какъ сказано выше, въ суммѣ около 70 мил. рублей и приняты впослѣдствіи къ оплатѣ китайскимъ правительствомъ.

Окончаніе безпорядковъ и возстановленіе работъ имѣло мѣсто по главной линіи въ августѣ и по южной—въ октябрѣ 1901 года.

Выше неоднократно отмѣчалось, что темпъ строительныхъ работъ въ этотъ второй періодъ постройки былъ особенно развитъ.

По первоначальному плану можно было надѣяться произвести полную смычку всей линіи, какъ главной, такъ и южной—къ концу 1900 г.

Какъ видно изъ предыдущаго, ко времени боксерскаго возстанія уже было уложено главнаго пути на обѣихъ линіяхъ около 1300 верстъ, изъ нихъ по магистрали, отъ Пограничной, онъ былъ доведенъ до ст. Мулинъ, отъ Харбина—до перевала Чжангуанцайлинъ, отъ Харбина же, къ западу—до Фуляэрди, а по южной линіи, отъ Портъ-Артура, Таліенвана и Инкоу—до Телина и отъ Харбина—до Іоманхэ.

Послѣ перерыва и возстановленія работъ раньше всего сомкнулась восточная линія, а именно—18 февраля 1901 года, затѣмъ—южная—5 іюля того-же года и, наконецъ, западная—21 октября 1901 года.

На телеграфный докладъ Главнаго Инженера Правленію О-ва объ этой послѣдней датѣ была получена непосредственно отъ Министра Финансовъ депеша, объявленная Главнымъ Инженеромъ по линіи приказомъ № 340, отъ 31 октября 1901 года, слѣдующаго содержанія:

ПРИКАЗЪ
ГЛАВНАГО ИНЖЕНЕРА ПО СООРУЖЕНІЮ КИТАЙСКОЙ ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ
31 октября 1901 года
№ 340.

Счастливъ подѣлиться со своими сотрудниками радостной телеграммой Его Высокопревосходительства, Господина Министра Финансовъ, отъ 26-го сего Октября, нижеслѣдующаго содержанія:

Получивъ радостную вѣсть о смычкѣ пути главной линіи, я имѣлъ счастье всеподданнѣйше донести объ этомъ Его Императорскому Величеству. На донесеніе мое Государю Императору благоугодно было всемилостивѣйше удостоить меня слѣдующимъ отвѣтомъ: „Искренне благодарю васъ за радостное сообщеніе, поздравляю васъ съ окончаніемъ одного изъ крупнѣйшихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій въ мірѣ въ столь краткій срокъ и посреди неимовѣрныхъ трудностей“. Николай.

Прошу Васъ объявить всѣмъ служащимъ Китайской Восточной желѣзной дороги и охранѣ эти высокомилостивыя слова нашего обожаемаго Монарха. Содержащаяся въ нихъ оцѣнка съ высоты престола успѣшнаго хода сооруженія желѣзной дороги явится для всѣхъ участниковъ этого дѣла драгоцѣннѣйшей наградой за всѣ лишенія и труды, и, я увѣренъ, побудитъ ихъ приложить всѣ силы и усердіе, дабы дѣло это съ неослабѣвающей энергіей было приведено къ быстрому и благополучному окончанію.

Подписалъ Статсъ-Секретарь Витте.

Подлинный подписалъ Главный Инженеръ Восточной желѣзной дороги А. Юговичъ.

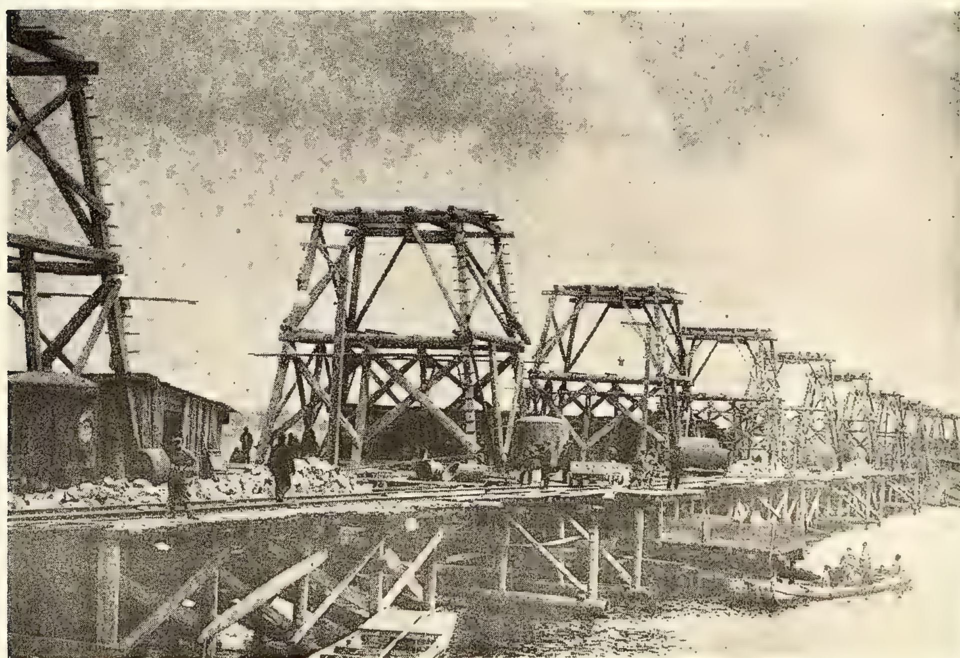
Правитель Канцеляріи Кн. М. Хилковъ.

建築清河橋梁圖

Постройка моста черезъ р. Чин-хэ на Южной линіи. Кессонныя работы.

Construction of bridge across the Chin-khe river on the Southern line. Coffer-dam works.

建築清河橋梁圖



Постройка моста черезъ р. Чин-хэ на Южной линіи. Установка кессоновъ.

Construction of bridge across the Chin-khe river on the Southern line. Erection of coffer-dams.

西路第三七四里經過雅魯之環洞橋圖

Арочный мостъ на 374 верстѣ Западной линіи черезъ р. Ялъ. (Постройка дороги).

Arch bridge at the 374-th verst of the Western Line, across the Yal river. (Construction of the Railway).

南路第四八六里試驗經過普河橋梁圖

Испытаніе фермъ на мосту 486 версты Южной линіи черезъ р. Пухэ. (Постройка дороги).

Trial of bridge spans on the 486-th verst of the Southern Line, crossing the Pookhe river. (Construction of the Railway).

在一二九八俄里地方建築穆陵河橋梁圖

Производство работъ бетонныхъ арокъ на мосту 1298 версты черезъ р. Мулинхэ (близъ ст. Мулинь).

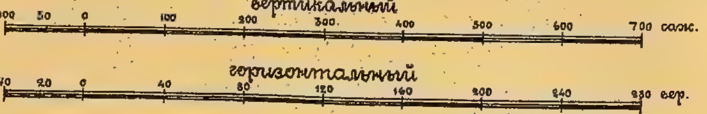
Construction work of concrete bridge arches for the bridge at the 1298-th verst across the Mulinkhe river (near Mulin station).

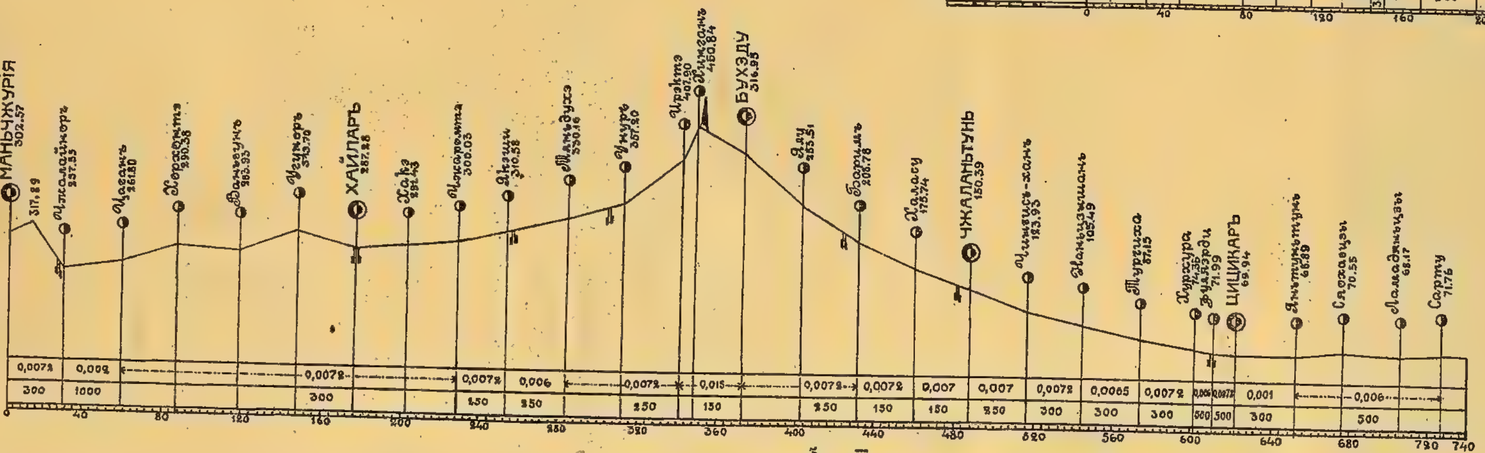
南路第七百零三俄里普西河環洞橋圖

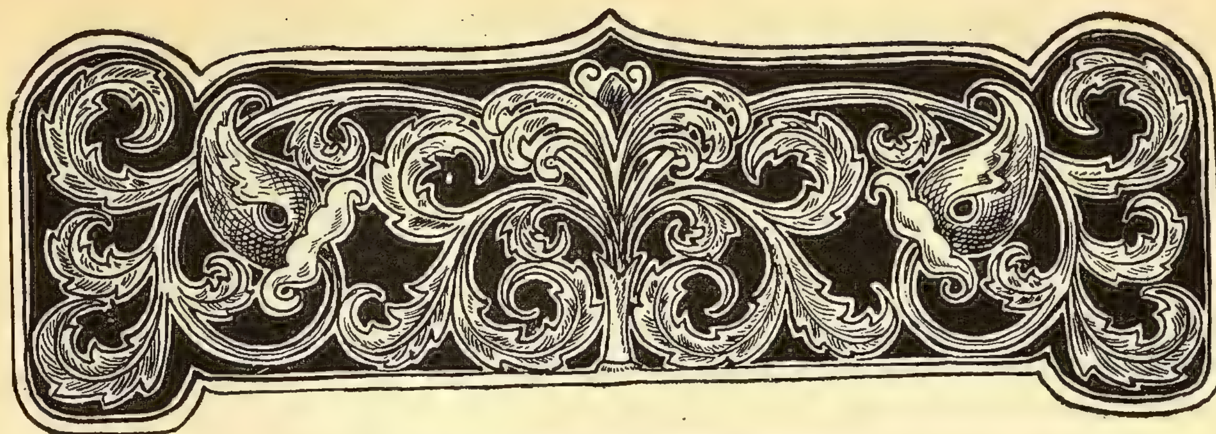
Арочный желѣзобетонный мостъ на 703 верстѣ Южной линіи черезъ р. Пусихэ. Отверстіе 50 саж. Постройка дороги.

Arched ferro-concrete bridge at the 703-rd verst of the Southern line, crossing the Pu-si-khe river. Width of 50 sagens. Construction of the Railway.

СОКРАЩЕННЫЙ ПРОДОЛЬНЫЙ ПРОФИЛЬ КИТ. ВОСТ. ЖЕЛ. ДОР.







ПОСТРОЙКА ХАРБИНА.

Глава IV.

Прибытіе первой строительной партіи инженера Шидловскаго. Первое размѣщеніе на Ханшинномъ заводѣ (Старый Харбинъ). 28 мая 1898 г.—день прибытія въ Харбинъ Строительнаго Управленія; и начала работъ. Возникновеніе поселка на Пристани. Постройка Новаго Города.

Около двадцати пяти лѣтъ тому назадъ, когда первые строители Кит. Вост. жел. дор. прибыли въ Маньчжурію, мѣстность, гдѣ расположенъ теперь Харбинъ, представляла собою пустынный берегъ Сунгари, поросшій бурьяномъ, мелкимъ кустарникомъ и лишь кое-гдѣ засѣянный гаоляномъ и чумизой.

Тамъ, гдѣ теперь проходитъ рельсовый путь, гдѣ громадный городъ съ многотысячнымъ населеніемъ раскинулъ сѣть своихъ улицъ на много верстъ вокругъ, гдѣ жизнь большого культурнаго и торговаго центра бьетъ ключемъ, тамъ 25 лѣтъ назадъ только вѣтеръ проносился надъ почти безмолвною равниною, да изрѣдка добродушный маньчжуръ тихими шагами пробирался по узкой тропинкѣ своего воздѣланнаго поля; въ это время онъ, конечно, далекъ былъ отъ мысли, что пройдутъ немногіе годы и на томъ самомъ мѣстѣ, гдѣ его дѣды и прадѣды вѣками мирно обрабатывали землю и гдѣ тщательно воздѣланная имъ пашня давала все необходимое для его неприхотливаго существованія,—создастся опорный пунктъ новой чуждой ему культуры, настанетъ свѣтлая эра экономическаго расцвѣта Маньчжуріи.

Но даже и русскимъ піонерамъ въ тѣ тяжелые первые годы трудно было бы представить себѣ укладъ жизни современнаго Харбина, подобно тому, какъ и въ наши дни не легко перенестись мыслью въ условія быта первыхъ строителей этого своеобразнаго, такъ удачно задуманнаго города.

Попытаемся набросать здѣсь, хотя бы въ самыхъ отрывочныхъ чертахъ, картину его происхожденія и первоначальнаго развитія.

Въ главѣ объ изысканіяхъ уже упоминалось, что общее направленіе линіи Кит. Вост. жел. дор. къ февралю 1898 года было окончательно установлено и вмѣстѣ съ тѣмъ намѣченъ географическій пунктъ для основанія будущаго административнаго центра Кит. Вост. желѣзной дороги.

Выборъ палъ на мѣстность, расположенную въ треугольникѣ между рѣкой Сунгари и ея притокомъ р. Ашихэ; здѣсь въ предшествующіе зимніе мѣсяцы произвелъ изысканія сѣвернаго варіанта линіи одинъ изъ помощниковъ князя Хилкова—инженеръ А. И. Шидловскій.

Будущей столицѣ Сѣверной Маньчжуріи, мѣстоположеніе которой опредѣлилось, такимъ образомъ, случайной точкой пересѣченія рѣки Сунгари съ проэктированною желѣзнодорожною магистралью, было первоначально придано въ офиціальныхъ планахъ и перепискѣ наименованіе «города Сунгари», но всесильная инерція жизни побѣдила въ этомъ отношеніи административную волю, и вновь возникшій городъ сохранилъ и удержалъ за собой исконное маньчжурское названіе этой мѣстности—«Харбинъ». Значеніе этого слова, несомнѣнно маньчжурскаго корня, теряется во мракѣ болѣе или менѣе отдаленныхъ временъ, возможно даже, что оно является уцѣлѣвшимъ именемъ какого-нибудь прежняго крупнаго владѣльца*).

Переселеніе Строительнаго Управленія Кит. Вост. жел. дор. изъ Владивостока на эти «новыя мѣста» должно было состояться съ открытіемъ навигаціи 1898 года по р.р. Амуру и Сунгари, но предварительно было необходимо что-то предпринять для того, чтобы построечники, сойдя въ этой неизвѣстной мѣстности на безлюдный берегъ, не очутились бы подъ открытымъ небомъ.

Во избѣжаніе этого рѣшено было еще зимою, сухимъ путемъ, отправить въ упомянутый районъ особую экспедицію во главѣ съ тѣмъ же инженеромъ Шидловскимъ, работавшимъ здѣсь въ періодъ изысканій.

Вотъ какъ описываетъ походъ этой экспедиціи одинъ изъ ея видныхъ участниковъ—старожилъ Харбина В. Н. Веселовзоровъ**):

«Въ началѣ февраля А. И. Шидловскому было предложено организовать партію изъ техниковъ и рабочихъ разныхъ спеціальностей, отправиться съ ней на мѣсто и подготовить къ прибытію пароходовъ помѣщенія. Въ партію вошли техники Поповъ, Высоцкій и Равенскій, два артельщика, фельдшеръ и человѣкъ 20 рабочихъ. Въ количествѣ охраны слѣдовала пѣшая Кубанская полусотня подъ начальствомъ есаула Павлевскаго. Къ партіи присоединился и я для устройства метеорологической станціи.

*) По другимъ версіямъ—названіе это происходитъ отъ китайскаго Хао-бинъ—«веселый берегъ».

**) Описаніе заимствуемъ съ любезнаго согласія автора изъ его статьи: «Какъ былъ заложенъ Харбинъ», помѣщенной въ «Извѣстіяхъ о-ва изученія Маньчжурскаго края», № 1, ноябрь 1922 года.

道裏商務倶樂部圖「一九〇二年」

Коммерческое Собраніе на Пристани въ домѣ Якобсона (1902 г.).

Commercial Club in Mr. Jacobson's house, Pristan, Harbin (1902).

一九零二年香坊花園內觀象台及飯店圖

Зданіе ресторана и метеорологической станціи въ саду Стараго Харбина (1902 годъ).

Restaurant and Meteorological Station in Old Harbin Garden. (1902).

一八九八年香坊建築鐵路時代辦公處臨時之蓆棚圖

Цыновочные бараки этого типа въ Старомъ Харбинѣ были первыми помѣщеніями для конторъ службъ Строительнаго Управленія (лѣто 1898 г.).

Mat-covered barracks of this type were the first premises at Old Harbin for the offices of the Administration for the Construction of the Railway (Summer, 1898).

8-е марта былъ день нашего выѣзда изъ Владивостока. Въ Никольскѣ-Уссурійскомъ нѣсколько дней пошло на наемъ подводъ, организацію обоза, покупку лошадей и, главное, на переливку въ мастерскихъ Уссурійской желѣзной дороги на мелкія плитки двухпудовыхъ серебряныхъ болванокъ, которыми на 100,000 рублей была снабжена партія для расплатъ. Много времени отняло взвѣшиваніе каждой такой плитки на китайскихъ вѣсахъ и на записываніе тушью на поверхности плитокъ точнаго вѣса въ лянахъ.

Управившись съ подготовкою всего необходимаго для продолжительнаго путешествія, обозомъ въ 30 телѣгъ мы двинулись въ путь по маршруту: станица Полтавская—пограничный китайскій городокъ Санчагоу—г. Нингута. Эта часть пути была болѣе или менѣе уже извѣстна; по нингутинскому тракту въ глубь Маньчжуріи слѣдовали изыскательскія партіи.

О дальнѣйшемъ пути за Нингутой имѣлись очень скудныя свѣдѣнія. Было лишь извѣстно, что придется попасть сначала въ городъ Гиринъ, а оттуда въ г. Ашихэ.

18-го марта, сдѣлавъ въ шесть дней 250 верстъ, мы прибыли въ Нингуту. По дорогѣ выяснилось, что въ цѣляхъ удобства размѣщенія на ночлегахъ въ притрактовыхъ постоялыхъ дворахъ, не отличавшихся обширностью помѣщеній, необходимо разбить обозъ на двѣ части, которыя слѣдовали бы разновременно одна за другою. За день до выѣзда изъ Нингуты у первой части партіи возникъ конфликтъ съ возчиками, которые, работая на своихъ четырехколесныхъ телѣгахъ лишь по полтавско-нингутинскому тракту, испугались далекаго, имъ совершенно неизвѣстнаго предстоявшаго пути и категорически заявили требованіе о расчетѣ. Нашу сторону, однако, принялъ мѣстный фудутунъ, рѣшительными мѣрами заставившій возчиковъ выполнить заключенное съ нами условіе.

Потянулись томительные дни тяжелаго странствованія по весенней распутицѣ. Днемъ было уже тепло. Снѣгъ на горахъ сильно таялъ и ложе дорогъ черезъ перевалы превращалось въ дно рѣчекъ. Бывало, когда съ трудомъ можно было сдѣлать 10—15 верстъ въ день.

Только къ первымъ числамъ апрѣля удалось выбраться изъ горъ въ долину р. Сунгари, къ городу Улагай'ю, расположенному въ 20-ти верстахъ отъ Гирина. Отсюда до г. Ашихэ по сухимъ уже дорогамъ черезъ города Гуйюшу, Сешуйцзянцзы и Лалинченъ путь былъ сравнительно легокъ.

10-го апрѣля подъ вечеръ партія прибыла въ г. Ашихэ, гдѣ намъ сообщили, что на постояломъ дворѣ близъ ханшиннаго завода Тяндяшагоу (то, что называется теперь Ханшинный заводъ за Старымъ Харбиномъ) имѣются уже русскіе. Это, по предположенію инженера Шидловскаго, была часть его

изыскательской партіи, оставшейся въ г. Цицикарѣ, которой въ февралѣ мѣсяцѣ было предписано перебраться на берегъ р. Сунгари въ мѣстность зимнихъ изысканій Шидловскаго и ожидать здѣсь его прибытія.

На слѣдующій день, 11-го апрѣля, около часу дня китаецъ-проводникъ дѣйствительно привелъ насъ къ мѣсту стоянки служащихъ Шидловскаго. Здѣсь оказались техники Залитъ, Баютинъ, Русіевъ-Корцыбашевъ, Вязьминъ и другіе.

Такимъ образомъ, первая стоянка русскихъ въ той мѣстности, гдѣ сейчасъ расположенъ Харбинъ, была на небольшомъ постояломъ дворѣ (онъ существуетъ и въ настоящее время въ нѣсколько расширенномъ видѣ), вблизи Ханшиннаго завода, что возлѣ Стараго Харбина.

Какъ сказано выше, цѣлью командировки А. И. Шидловскаго была подготовка помѣщеній для имѣющей прибыть на пароходахъ въ маѣ мѣсяцѣ Главной Конторы Строительнаго Управленія.

А. И. Шидловскій вначалѣ предполагалъ, что вблизи р. Сунгари найдется какая-либо обширная усадьба зажиточнаго китайца, пріобрѣтеніемъ и приспособленіемъ которой возможно было-бы удовлетворить первую потребность въ помѣщеніи.

На другой день по прибытіи, засѣдлавъ лошадей, мы, въ числѣ нѣсколькихъ человѣкъ во главѣ съ инж. Шидловскимъ, отправились на развѣдку къ берегу р. Сунгари. Подъѣхавъ къ обрыву новогородней возвышенности, приблизительно въ томъ мѣстѣ, гдѣ сейчасъ пролегаетъ Офицерская улица, мы остановились въ недоумѣніи. На значительномъ разстояніи отъ насъ впереди виднѣлась рѣка, вдоль ея тянулась сравнительно узкая возвышенность, на которой можно было разсмотрѣть небольшую импань въ томъ мѣстѣ, гдѣ сейчасъ находится Сунгарійская мельница; тамъ, гдѣ теперь Городской садъ, замѣтна была деревушка изъ двухъ-трехъ фанзъ, такая же деревушка расположилась въ центрѣ площади, занятой теперешнимъ Фудзядяномъ. Между прибрежной возвышенностью и новогородней террасой было обширное водное пространство съ островками, покрытыми пожелтѣвшей травою. Не было видно никакихъ признаковъ дороги къ берегу. Пришлось черезъ переводчика-корейца Чупрова обратиться съ разспросами къ подошедшимъ съ поля и съ великимъ любопытствомъ разсматривавшимъ насъ земледѣльцамъ. Сельчане объяснили, что пробраться къ рѣкѣ можно только по дорогѣ, которая имѣется въ концѣ новогородней возвышенности (было указано направленіе къ Новому кладбищу). Здѣсь мы дѣйствительно нашли спускъ на низину, и хотя дорога была тоже залита водою, но все же это была дорога и по ней мы

瓦爾喀索夫

自一八九八年四月二十六日任分段段長
自一九〇八年十月二十四日至一九一四年四月十三日任工務處西路總段長

Николай Георгіевичъ Варгасовъ,

Начальникъ дистанціи на постройкѣ дороги съ 26-го апрѣля 1898 года и Начальникъ Западнаго Отдѣленія Сл. Пути съ 24-го октября 1908 года по 13 апрѣля 1914 года (†).

N. G. Vargassoff,

Superintending Engineer of Section at the construction of the railway from the 26-th April 1898, and Chief Engineer of the Western Section of the Maintenance of Way Department from the 24-th October 1908 to the 13 th April 1914.

列甫竭耶夫

一九〇一年以前曾任哈爾濱城市建築工程師

Алексѣй Климентьевичъ Левтѣевъ,

Строитель Харбина до 1901 года.

A. C. Levteyeff,

Constructor of Harbin up to the year 1901.

выбрались на болѣе высокую полосу близъ рѣки. Импань оказалась занятой отрядомъ таможенной заставы въ количествѣ ста человѣкъ.

Осмотръ мѣстности въ районѣ, ближайшемъ къ рѣкѣ, въ этотъ день и послѣдующіе ничего утѣшительнаго не далъ.

Положеніе создавалось затруднительное. Въ началѣ мая ожидалось прибытіе пароходовъ съ составомъ Главной Конторы Строительнаго Управленія, между тѣмъ готовыхъ помѣщеній для пріема не отыскалось и не было времени, чтобы возможно было оборудовать что-либо, кромѣ какихъ нибудь циновочныхъ бараковъ, которые не могли, конечно, укрыть ни отъ дождя, ни отъ вѣтра. Кто-то изъ китайцевъ указалъ на расположенный вблизи нашей стоянки прекратившій изъ за ограбленія хунхузами производство ханшинный заводъ. Осмотръ завода, называвшагося «Сянъ-Фанъ», далъ сравнительно удовлетворительные результаты. Здѣсь оказалось тридцать двѣ фанзы, нѣкоторыя изъ нихъ кирпичныя. Правда, заводскія фанзы начали уже приходить въ ветхость, но были цѣлы стѣны и крыши. Привести въ порядокъ эти помѣщенія не представлялось особенно затруднительнымъ.

Хотя «Сянъ-Фанъ» и находился въ восьми верстахъ отъ рѣки, что составляло, конечно, большое неудобство, но за неимѣніемъ другого выхода инж. Шидловскій рѣшилъ предназначить это помѣщеніе подъ Главную Контору.

Переводчикъ Чупровъ, посланный въ городъ Ашихэ, привезъ двухъ хозяевъ завода, которые, послѣ длительныхъ переговоровъ, согласились уступить дорогѣ все имѣніе за 8.000 лянъ.

Быстро закипѣла работа по приспособленію жилищъ. Привезенный штатъ русскихъ рабочихъ, усиленный партіей китайцевъ изъ г. Ашихэ, въ короткій срокъ привелъ фанзы въ болѣе или менѣе приличный видъ».

По мысли А. И. Шидловскаго—пришлось построить здѣсь же рядъ циновочныхъ бараковъ, которыми и довольствовались первое время начавшіе вскорѣ прибывать служащіе дороги; лишь позднимъ лѣтомъ, въ періодъ дождей, отъ этихъ ажурныхъ жилищъ были вынуждены окончательно отказаться.

Образовавшійся такимъ путемъ на мѣстѣ бывшаго Ханшиннаго завода «Сянъ-Фанъ» русскій поселокъ получилъ вскорѣ названіе «Харбинъ». Его удаленность отъ берега Сунгари на цѣлыхъ 8 верстъ объясняется, какъ мы видимъ изъ приведеннаго разсказа В. Н. Веселовзорова, исключительно тѣмъ, что на самомъ берегу не было вовсе жилья, на Ханшинномъ же заводѣ уцѣлѣли коекакія глинобитныя фанзы.

А. И. Шидловскій, впрочемъ, до самаго пріѣзда Строительнаго Управленія не имѣлъ твердой увѣренности въ томъ, насколько правильно поступилъ, рѣ-

шившись за свой страхъ на сравнительно дорогую покупку полуразрушеннаго завода.

Вскорѣ должны были прибывать пароходы не только съ людьми, но и со всякаго рода матеріалами для предстоящихъ работъ. Все это пришлось бы выгружать прямо на берегъ, такъ какъ по близости, у рѣки, не видно было никакого жилья. Лишь въ томъ мѣстѣ, гдѣ теперь находится Сунгарійская мельница, стояла упомянутая В. Н. Веселовзоровымъ небольшая китайская импань (крѣпостца), да кое гдѣ по берегу виднѣлись небольшіе хуторки тамъ, гдѣ теперь находится станція Харбинъ-Пристань, и ниже по теченію, гдѣ расположенъ Городской садъ,

На относительно возвышенномъ мѣстѣ, у самаго берега рѣки, примѣрно между улицами Артиллерійской и Казачьей, были раскинуты палатки и циновочные шатры, въ которыхъ первые обитатели Пристани обосновались для встрѣчи и пріема ожидаемыхъ пароходовъ.

Въ окрестностяхъ видны были незначительныя селенія Чинхэ, Сытяза и Фудзядянъ, тотъ самый Фудзядянъ, который теперь такъ пышно расцвѣлъ.

Возвышенность теперешняго Новаго Города была распаханнымъ полемъ, на которомъ рѣдко разбросаны были группы деревьевъ, а среди нихъ убогія жилища. Возлѣ нынѣшняго коннаго віадука стояла небольшая кумирня подъ тѣнью вязовой рощи *).

Изъ отдѣльныхъ хуторовъ, находившихся на территоріи будущаго Новаго Города, вспоминаются: деревушка на мѣстѣ теперешнихъ паровозныхъ зданій въ районѣ, гдѣ теперь такъ красиво расположился харбинскій вокзалъ, находился хуторъ Синдиганъ, памятью котораго осталось лишь одинокое дерево, вросшее древними корнями въ перонный асфальтъ, деревня Лахонтенъ за Миллеровскими казармами—на спускѣ къ р. Модягоу, еще дальше хуторокъ за нынѣшнимъ садоводствомъ Яшкина, наконецъ, ниже по теченію рѣчки Модягоу нѣсколько болѣе значительное селеніе, прозванное, вѣроятно, русскими «Модягоу», т. к. здѣсь установилась переправа черезъ эту рѣчку въ сообщеніи Пристань—Харбинъ.

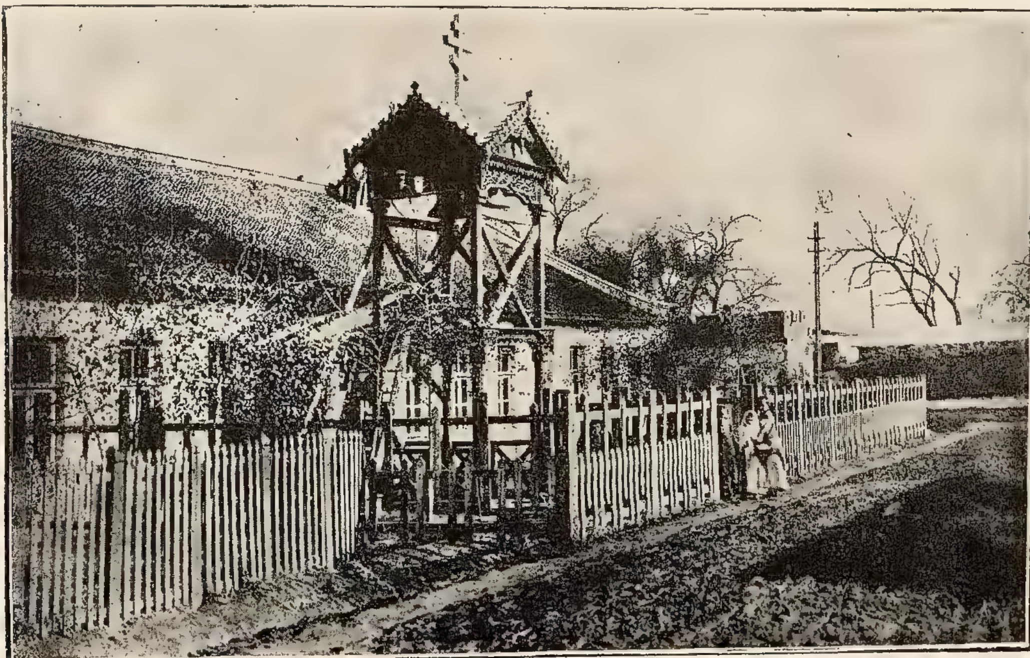
Слѣды этихъ селеній въ видѣ одиноко стоящихъ вязовъ сохранились мѣстами и понынѣ; разбросанныя по улицамъ Пристани (Полицейской, Казачьей, Артиллерійской), по Новому Городу и станціи Харбинъ, эти деревья являются какъ бы печальными живыми памятниками сѣдой старины; по мѣстному обычаю ихъ выращивали китайцы на могилахъ своихъ близкихъ взамѣнъ надгробныхъ плитъ и искусственныхъ мавзолеевъ.

*) Слѣды этой рощи видны и теперь въ треугольникѣ между двумя спусками съ віадука.

一八九九年至一九〇三年香坊總工程師尤格維赤辦公室食料採辦處地畝處及鐵路交涉處等住在所

Старый Харбинъ. Зданіе, въ которомъ помѣщались съ 1899 по 1903 г. конторы: Канцелярія Главнаго Инженера, Продовольственнаго Комитета, Отдѣла отчужденія земель и Отдѣла сношеній съ китайскими властями.

Harbin, Old Town. Building, in which from 1899 to 1903 were located the offices of the Chief Engineer, of the Food Supply Committee, of the Lands Expropriation Section and of the Section for Relations with Chinese Authorities.



滿洲第一俄國教堂一八九八年建於香房

Первая православная ж.-д. церковь въ Маньчжуріи. Старый Харбинъ 1898 г.

First Russian Orthodox railway church in Manchuria. Harbin, Old Town, 1898.

Циновочный поселокъ у берега рѣки развивался съ каждымъ днемъ; кромѣ циновокъ, стали поневолѣ примѣнять для укрытія отъ дождя все, что попадало подъ руку: доски, жерди, брезенты съ баржей, отдѣльные листы желѣза и даже пустые ящики отъ выгружаемыхъ съ баржей и пароходовъ предметовъ.

Отсюда-то зародилась жизнь будущей Пристани, торгово-промышленнаго и коммерческаго района Харбина.

25 лѣтъ тому назадъ весь этотъ обширный, теперь густо застроенный районъ благодаря тропическимъ дождямъ и сильнымъ разливамъ рѣки представлялъ собою почти сплошное болото; только въ томъ мѣстѣ, гдѣ теперь пересѣкаются главныя артеріи Пристани —Китайская улица съ Мостовою, находилось засѣянное маковое поле; по воспоминаніямъ очевидцевъ вскорѣ послѣ пріѣзда первыхъ партій начался сезонъ сбора опія. Китайцы ходили среди маковыхъ грядъ и особыми желѣзными наперстками, надѣтыми на большой палецъ правой руки, скоблили сокъ, выступавшій на маковыхъ головкахъ, предварительно надрѣзанныхъ въ разныхъ направленіяхъ. Это и былъ тотъ самый опій, съ куреніемъ котораго ведется въ настоящее время въ Китаѣ такая упорная борьба.

Тамъ, гдѣ ютится съ недавнихъ поръ пресловутая Нахаловка, между возвышенностью Новаго Города и Механическими Мастерскими, находилось также нѣчто среднее между озеромъ и болотомъ, чѣмъ долгое время (до самой великой войны) широко пользовались наши любители охоты, стрѣляя здѣсь бекасовъ, утокъ, гусей и прочую дичь.

---

25 мая ст. стиля 1898-го года пришелъ въ районъ Харбина первый пароходъ «Св. Иннокентій», а 28-го второй — «Благовѣщенскъ». Этотъ день прибытія «Благовѣщенска», 28-е мая 1898 года, явился знаменательной датой въ исторіи Харбина, такъ сказать, днемъ его оффиціальнаго рожденія. На этомъ пароходѣ прибыло въ Маньчжурію Строительное Управленіе К. В. ж. д. во главѣ съ временно замѣщавшимъ Главнаго Инженера Помощникомъ его С. В. Игнаціусомъ. Самъ Главный Инженеръ пріѣхалъ нѣсколько позже, послѣ совмѣстнаго съ Инженеромъ Кербедземъ осмотра арендованной русскимъ правительствомъ территоріи на Ляодунскомъ полуостровѣ; при участіи этихъ инженеровъ тамъ былъ произведенъ выборъ мѣста для постройки порта и города Дальняго.

Строительное управленіе сразу же по прибытіи въ Харбинъ открыло здѣсь въ приготовленныхъ Шидловскимъ баракахъ Стараго Харбина свою официальную дѣятельность и фактически приступило къ строительнымъ рабо-

тамъ, вслѣдствіе чего день 28-го мая 1898 года и надлежитъ по справедливости считать начальною датою постройки нашей дороги, а также и днемъ рожденія Харбина, какъ населеннаго пункта и будущаго крупнаго русско-китайскаго центра; такой именно взглядъ на этотъ вопросъ приняло и существующее нынѣ Правленіе О-ва Кит. Вост. ж. д., избравъ по журналу своему отъ 9 августа 1922 г. за № 1710,—28 мая—11 іюня н. ст. 1923 года днемъ торжественнаго празднованія двадцатипятилѣтняго юбилея Кит. Вост. жел. дороги.

«Если бы пятнадцать лѣтъ тому назадъ», писалъ въ 1913 году извѣстный строитель Харбина инженеръ И. И. Обломіевскій въ своемъ прекрасномъ вступленіи къ исторіи Харбинскаго Желѣзнодорожнаго Собранія: «можно было бы поставить на томъ мѣстѣ, гдѣ теперь красуется зданіе этого Собранія, кинематографическій аппаратъ, то онъ запечатлѣлъ бы на своей лентѣ картину того, какъ въ теплый, весенній, апрѣльскій день 1898-го года группа всадниковъ во главѣ съ инж. Шидловскимъ, окруженная конною охраною, впервые пробиралась среди чумизы и гаоляна по невысокому плато, на которомъ стоятъ теперь зданія Управленія дороги и Жел.-Дорожн. Собранія. Это была первая поѣздка построечниковъ изъ лагеря въ Старомъ Харбинѣ на Пристань, гдѣ имѣли въ скоромъ времени начать выгружаться транспорты съ пароходовъ и баржъ, прибывавшихъ по Сунгари; врядъ ли кто нибудь изъ этихъ всадниковъ могъ представить себѣ въ то время, что проѣзжаетъ по одному изъ важнѣйшихъ въ недалекомъ будущемъ кварталовъ оживленнаго и моголюднаго города».

Это картинное описаніе И. И. Обломіевскаго относится, какъ мы видимъ, къ прекрасному апрѣльскому дню; а вотъ нѣсколько иной, болѣе минорный, разсказъ инженера В. К. Вельса, также одного изъ видныхъ участниковъ постройки Харбина, которому выпало на долю прибыть въ эти мѣста нѣсколько позже, въ іюлѣ, когда уже начался, такъ называемый, періодъ дождей.

«Три дня сидѣли мы», – разсказываетъ Вельсъ: «безвыходно на пароходѣ, такъ какъ кругомъ все было сплошь залито водой и берега почти не было видно; наконецъ, на четвертый день томительнаго ничегонедѣланья вода нѣсколько спала и мы получили возможность перейти въ высокіе, троечные, русскіе тарантасы, на которыхъ тогда поддерживалось сообщеніе со Старымъ Харбиномъ. Мѣстность, по которой намъ пришлось двигаться съ великимъ трудомъ, увязая въ грязи, представляла собою въ то время однотонную картину мокрой низины и пашни въ мѣстахъ болѣе высокихъ. Лишь тамъ, гдѣ теперь находится скверъ на Садовой улицѣ, виднѣлась небольшая роща; повидимому, ею было обозначена мѣсто погребенія какого нибудь име-

一八九八年至一九〇三年香坊工程局之全景

Общій видъ Стараго Харбина, гдѣ съ 1898 г. по 1903 г. помѣщалось Строительное Управленіе.
General view of Harbin, Old Town, where from 1898 to 1903 the Administration for the Construction of the Railway was located.

一八九八年香坊護軍司令部之住所

Первое помѣщеніе Штаба Охранной Стражи въ Старомъ Харбинѣ (1898 г.).
First premises of Head Quarters of Railway Defense Guard in Harbin, Old Town (1898).

нитаго китайца; да въ раіонѣ теперешней Модягоуской улицы замѣтилъ я нѣсколько разбросанныхъ фанзъ; небольшой хуторъ стоялъ недалеко отъ того мѣста, гдѣ теперь садоводство Яшкина. Вотъ и все, на чемъ могъ остановиться глазъ на этой обширной, угрюмой равнинѣ».

Изъ описанія того же инж. Вельса видно, что отъ Пристани по направленію къ Старому Харбину собственно никакой дороги ни для прохода, ни проѣзда не существовало. Первые русскіе засельщики Харбина принуждены были съ трудомъ передвигаться или на тарантасахъ, но ихъ было мало, или на китайскихъ арбахъ, или верхомъ, сначала внизъ берегомъ къ Фудядяну и оттуда уже подниматься на возвышенность, послѣ чего приходилось переправляться черезъ рѣчку Модягоу. Въ числѣ самыхъ первыхъ работъ черезъ эту рѣчку была устроена простая, но прочная переправа, сильно облегчившая сообщеніе. Нужно замѣтить, что до прибытія русскихъ никакихъ дорогъ и мостовъ, хотя бы самыхъ примитивныхъ, въ этомъ раіонѣ Маньчжуріи не имѣлось; немногочисленное мѣстное населеніе вполнѣ довольствовалось переправами вбродъ, по болотамъ же и трясинамъ двигались на арбахъ напрямикъ, на удалую, не оставляя даже какихъ либо слѣдовъ для обозначенія мѣста, благополучнаго перехода или переправы, такъ что каждому приходилось въ этомъ отношеніи дѣйствовать заново.

Съ прибытіемъ Строительнаго Управленія въ Старомъ Харбинѣ закипѣла интенсивная жизнь, поражавшая своимъ контрастомъ со всѣмъ окружающимъ бытомъ. Само Управленіе размѣстилось въ циновочномъ баракѣ; невдалекѣ, въ саманныхъ фанзахъ, жили Юговичъ и Игнаціусъ. Къ іюлю мѣсяцу уже функціонировало здѣсь также въ одномъ изъ бараковъ отдѣленіе Русско-Китайскаго Банка во главѣ съ первымъ директоромъ С. Б. Габріелемъ. Въ оградѣ Ханшиннаго завода помѣстилась и небольшая столовая общаго пользованія; ею завѣдывалъ ресторатор̆ъ Агрести, первый посторонній дорогѣ частный предприниматель; его позже замѣнилъ въ качествѣ ресторатора І. А. Приказчиковъ, и донынѣ проживающій въ Харбинѣ; здѣсь же съ Апрѣля мѣсяца дѣйствовала первая метеорологическая станція, установленная В. Н. Веселовзоровымъ; въ августѣ (12-го) открылся въ Старомъ Харбинѣ первый парфюмерный и парикмахерскій магазинъ Руссіаль (нынѣ Бланшъ).

В. К. Вельсу, какъ гражданскому инженеру, немедленно по его прибытіи было поручено приступить къ спѣшной постройкѣ домовъ фанзоваго типа, но съ посильнымъ приспособленіемъ ихъ къ надвигающемуся зимнему времени.

«Мы строили», разсказываетъ В. К. Вельсъ: «обычнымъ китайскимъ способомъ съ той лишь разницей, что ставились европейскія печи, двери, окна,

полы и т. д. Потолки оклеивались бумагой, рамы дѣлались одиночныя изъ за необходимости экономить оконныя стекла. Нѣкоторые изъ возведенныхъ тогда саманныхъ домовъ сохранились и понынѣ: въ одномъ изъ нихъ помѣщается, напримѣръ, до сихъ поръ Типографія дороги.

Способъ же постройки былъ такой: вкапывались въ землю столбы съ готовыми поперечными и потолочными балками въ три сажени длиной; тутъ же на мѣстѣ приготовлялся «саманъ», представлявшій собой смѣсь глины, рубленой соломы и даже обыкновеннаго навоза; изъ получавшейся такимъ образомъ смѣси приготовляли нѣчто вродѣ кирпича полуторнаго размѣра. Работали главнымъ образомъ китайцы, которыхъ поставлялъ подрядчикъ Цай-линбл. Потребность въ помѣщеніяхъ, хотя бы такихъ примитивныхъ, все возрастала, такъ какъ агенты продолжали съѣзжаться; вскорѣ прибыла бухгалтерія, техническій отдѣлъ и т. д.

Изъ Имана усиленно шли грузы, для которыхъ на Пристани вскорѣ пришлось построить особый складъ изъ волнистаго желѣза. Къ этому же времени подъ руководствомъ инж. Кузнецова, назначеннаго начальникомъ пристанской дистанціи, была начата насыпка полотна и поднятіе берега съ устройствомъ причаловъ; эти работы способствовали и осушенію Пристани, такъ какъ для огражденія отъ разливовъ рѣки рѣшено было сразу же приступить къ повышенію пристанской линіи. Въ главѣ III настоящаго обзора уже упоминалось объ осуществленіи плана огражденія всей низины Пристани отъ заливанія высокою водою Сунгари.

По мѣрѣ развитія движенія между Пристанью и Харбиномъ естественно искали кратчайшаго пути по болѣе сухимъ мѣстамъ; такъ возникла первая дорога отъ берега до возвышенности будущаго Новаго Города; трудно учесть, какое количество земли, хворосту, накатника, а послѣ и камня ушло на поддержаніе этой дороги; особенно много хлопотъ представляла та часть ея, подъ самою террасою Новаго Города, гдѣ теперь расположенъ сѣнной базаръ и гостиница «Эльдорадо»; здѣсь видимо было старорѣчье рѣки Сунгари, и въ этомъ районѣ наличіе топи ощущается и до сихъ поръ.

Эта дорога впослѣдствіи получила названіе Участковой улицы, переименованой въ 1915 году въ улицу князя Хилкова.

Грузы, поступавшіе для постройки дороги, складывались на Пристани, гдѣ и образовался первый желѣзнодорожный складъ. Тамъ же на подсыпанной территоріи еще въ 1898 году былъ сооруженъ лѣсопильный заводъ, которымъ завѣдывалъ инженеръ В. А. Семянниковъ, и временныя Главныя Мас-

哈爾濱鐵路俱樂部

Желѣзнодорожное Собраніе въ Харбинѣ.

Harbin Railway Club.

терскія, начальникомъ которыхъ былъ инженеръ Іоффанъ. Поблизости этихъ заводовъ возникли первые рабочіе поселки.

Прежде, чѣмъ перейти къ описанію начала и развитія работъ въ Новомъ Городѣ, работъ, которыя велись планомѣрно и по офиціальной иниціативѣ, нельзя не отмѣтить, что та часть Харбина, которая называется Пристанью, наоборотъ, возникла и эволюціонировала чисто естественнымъ, самобытнымъ путемъ. Мы видимъ, что зародилась она раньше Новаго Города, еще долго являвшаго собою пустырь въ то время, какъ на Пристани, на самомъ берегу Сунгари, уже лихорадочно строились склады, бараки, лѣсопилки, позднѣе мельницы и т. д.; первоначально все это было такъ или иначе связано съ нуждами желѣзной дороги.

Кромѣ незначительнаго числа русскихъ частныхъ предпринимателей, ютившихся по большей части у береговой полосы, первыми, въ массахъ, частными засельщиками Пристани явились, какъ и слѣдовало ожидать, предпріимчивые китайцы, скоро примѣнившіеся къ новымъ событіямъ и почувствовавшіе возможность извлечь изъ нихъ значительную выгоду.

Къ немалому удивленію желѣзнодорожной администраціи въ одно прекрасное осеннее утро 1898 года въ томъ районѣ, гдѣ проходила обычная дорога отъ рѣки къ крупному ханшинному заводу, находившемуся за нынѣшнимъ Интендантскимъ разъѣздомъ, мѣстнымъ начальникомъ дистанціи были замѣчены группы китайцевъ, производившихъ, какъ оказалось, распланировку этого района и разбивку участковъ посредствомъ колышковъ. Китайцы приступили къ этой работѣ самочинно, явочнымъ порядкомъ, подобно тому, какъ за послѣдніе годы, съ притокомъ бѣженцевъ, возникла въ Харбинѣ знаменитая Нахаловка.

Освѣдомившись о такихъ дѣйствіяхъ китайцевъ, начальникъ участка, кн. Хилковъ, распорядился немедленно прекратить ихъ самовольную работу и убрать уже выставленные колышки; однако, необходимость отвода участковъ подъ зимнее жилье для осѣвшихъ возлѣ дороги пришлыхъ китайцевъ была очевидна, и послѣ недолгихъ переговоровъ съ ихъ представителями было рѣшено, съ утвержденія Главнаго Инженера, предоставить имъ земельные участки вдоль названной дороги. Такимъ путемъ возникла, существуетъ и посейчасъ, главная артерія Пристани—Китайская улица.

Этотъ случай побудилъ Строительное Управленіе внимательнѣе отнестись къ нарождающейся жизни на Пристани, былъ составленъ планъ, произведена разбивка улицъ и кварталовъ на отдѣльныя усадьбы. Нельзя однако не признать, что распланировка Пристани оказалась не вполнѣ удачной, особенно по

сравненію съ Новымъ Городомъ, въ чемъ, между прочимъ, сказалось предпочтеніе Строительнаго Управленія Новому Городу, имѣвшему развиться вокругъ намѣченной первоклассной станціи Харбинъ, или, какъ ее первоначально именовали, станціи «Сунгари».

Раздача участковъ на Пристани и послѣ этого не сразу приняла вполнѣ систематическій характеръ, что объяснялось тѣмъ превалирующимъ значеніемъ, какое имѣли въ этотъ первый періодъ чисто строительныя задачи передъ всѣми прочими, частное же заселеніе хотя въ принципѣ и считалось заслуживающимъ поощренія, но казалось, во всякомъ случаѣ, дѣломъ второстепеннымъ; кромѣ того, въ этомъ вопросѣ сыграло роль нѣкоторое соперничество между такими лицами, какъ начальникъ строительнаго участка, завѣдывающій Отдѣломъ Отчужденія и даже первый полицеймейстеръ, Казаркинъ, который, хотя былъ только органомъ исполнительнымъ, но, пользуясь треніями между первыми двумя, нерѣдко осуществлялъ самолично неприсвоенное ему право раздачи участковъ.

Правильно организованнаго Отдѣла землепользованія еще не существовало, и только съ 1901 года отводъ земель въ долгосрочную аренду былъ болѣе или менѣе урегулированъ и производился по совмѣстномъ оформленіи его начальникомъ участка и Отдѣломъ отчужденія.

До этого не мало было случаевъ раздачи участковъ безвозмездно или за дешевую до смѣшного цѣну; словомъ, въ тѣ времена никому серьезно не приходило въ голову, какъ сильно въ недалекомъ будущемъ возрастетъ земельная цѣнность центральныхъ районовъ быстро застраивавшагося города.

Въ 1898 и 1899 годахъ притокъ русскихъ засельщиковъ постепенно увеличивался; большинство ихъ осѣдало на Пристани, заводя всякаго рода коммерцію. Старожиламъ Харбина памятны имена Чупряевыхъ, неутомимаго до сихъ поръ ресторатора Гершевича, Гомартели, открывшаго гостиницу въ первомъ двухъэтажномъ домѣ по Казачьей улицѣ, благовѣщенскихъ купцовъ Чупахиныхъ и другихъ, привозившихъ на баржахъ разнообразные товары, въ томъ числѣ и русскую водку, распродаваемую тутъ же съ борта; мало по малу на Пристани, вдоль берега, открылись лавки и базаръ; первый настоящій кирпичный домъ съ магазиномъ былъ построенъ китайцемъ Туншинлунъ въ 1899 г., а съ 1 ноября того же года здѣсь открылся извѣстный магазинъ Агѣева. На Полицейской улицѣ вскорѣ обосновалась извѣстная китайская фирма Юнхозанъ.

Съ 1901 года, послѣ ликвидаціи боксерскихъ безпорядковъ застройка, Пристани продолжала особенно успѣшно развиваться; образовалась солидная грузинская колонія, одинъ изъ членовъ которой, г. Хаиндровъ, является и посей-

一九〇〇年道裡中國大街圖

Харбинъ-Пристань. Китайская улица въ 1900 году.
Harbin-Pristan. Chinese Street, in the year 1900.

一九〇〇年九月哈爾濱道裡警察街圖

Харбинъ-Пристань. Полицейская улица въ сентябрѣ 1900 г.
Harbin-Pristan. Polizeiskaia Street in the month of September 1900.

часъ крупнымъ домовладѣльцемъ; появился М. А. Бородинъ, молодой и предпріимчивый, основались мукомольныя компаніи 1-я Маньчжурская и Сунгарійская; открылись сады съ музыкой по Коммерческой улицѣ и въ Городскомъ саду, зимніе кафе-концерты и т. д.

Вообще періодъ отъ конца 1900 года до начала 1904-го, т.-е. между китайскими безпорядками и русско-японской войной, былъ расцвѣтомъ частной предпріимчивости и коммерческаго оживленія въ Харбинѣ.

Дѣло постройки дороги послѣ испытаній 1900 года шло блестяще, переживался общій подъемъ духа и энергіи, а за общимъ темпомъ дѣятельности по сооруженію дороги, какъ самаго главнаго предпріятія, слѣдовала и частная жизнь города, развитіе его торговли и промышленности.

Исторія дальнѣйшей застройки Пристани довольно наглядно видна изъ названій ея улицъ, названій, имѣвшихъ по первому впечатлѣнію болѣе или менѣе случайный характеръ.

Между тѣмъ, въ дѣйствительности, онѣ получили въ большинствѣ свое офиціальное крещеніе еще въ періодъ постройки дороги по постановленію Строительнаго Управленія. Первоначально всѣ улицы перпендикулярныя Китайской были номерныя, при чемъ по одну ея сторону шли номера отъ перваго до седьмого, начиная отъ рѣки, подъ названіемъ Старопристанскихъ, а по другую—Новопристанскія. Въ 1902 году, въ виду возникшихъ неудобствъ, всѣ улицы были переименованы примѣнительно къ особымъ признакамъ каждой, характеру ея направленія или возникновенія.

О Китайской улицѣ въ этомъ отношеніи уже упоминалось; приведемъ нѣсколько другихъ характерныхъ примѣровъ.

Такъ, Участковая улица получила свое имя въ связи съ тѣмъ, что на ней находилась съ самаго начала строительная контора участка князя Хилкова; по этому же поводу послѣдовало въ 1915 году переименованіе ея въ улицу кн. Хилкова.

Полицейская улица получила свое имя отъ находившагося на ней съ 1899 года перваго полицейскаго Управленія.

На Аптекарской улицѣ появилась первая аптека Коташевича.

Артиллерійская—названа такъ въ связи съ тѣмъ, что на теперешнемъ ея мѣстѣ, по прибытіи на выручку Харбина въ 1900 году отряда ген. Сахарова, былъ расположенъ артиллерійскій паркъ.

На Казачьей—стояли казачьи части того же отряда.

Магазинная и Коммерческая улицы опредѣлились появленіемъ на ихъ мѣстѣ первыхъ магазиновъ, на послѣдней, кстати сказать, основался въ

1902 году и Коммерческій Клубъ; вообще въ этомъ районѣ, ближайшемъ къ берегу рѣки, протекала въ первые годы вся коммерческая жизнь Харбина.

На Пекарной—появилась первая европейская пекарня.

Саманная—характеризовалась присутствіемъ на ней исключительно саманныхъ построекъ; синонимы Базарная и Рыночная улицы получили свои наименованія отъ того, что обѣ онѣ примыкали къ базарной площади.

Дальше идетъ цѣлый рядъ улицъ съ именами по національностямъ: Японская, Корейская, Маньчжурская, Монгольская, Кавказская, даже Русская улица. Эти названія только для Японской улицы имѣютъ реальное обоснованіе, лежащее въ томъ, что здѣсь впервые появились какія то японскія предпріятія, остальныя же сосѣднія улицы получили свои прозвища лишь по шутливой аналогіи, дабы никакая мѣстная національность не была обойдена и забыта. Улица, проходившая рядомъ съ желѣзнодорожнымъ путемъ, получила и хранитъ до сихъ поръ названіе Путевой; Сквозная улица вполнѣ заслужила и оправдываетъ до сихъ поръ свое имя, такъ какъ она является единственной улицей Пристани, прорѣзывающей ее насквозь; Мостовая улица являлась единственною артеріею, соединяющею Пристань съ такъ называемымъ Мостовымъ Поселкомъ, и т. д.

Болѣе подробное описаніе и статистическія данныя о дальнѣйшемъ развитіи Пристани и вообще Харбина, о современномъ его состояніи и муниципальномъ устройствѣ, характеристика и оцѣнка его особенностей, какъ крупнаго торгово-промышленнаго и умственнаго центра, будутъ изложены въ одной изъ послѣдующихъ главъ.

Въ то время, какъ на Пристани развивалась бойкая жизнь, нѣсколько умѣрявшая свой темпъ лишь въ періодъ зимы, съ прекращеніемъ пароходнаго сообщенія, въ то время, какъ въ Старомъ Харбинѣ уже работалъ весь центральный аппаратъ Строительнаго Управленія и новыя фанзы начали уже строиться внѣ стѣнъ бывшаго Ханшиннаго завода, въ то время, какъ стучали тамъ телеграфные аппараты, а русскіе піонеры, обзаведшіеся хозяйствомъ, уже осваивались съ новыми условіями жизни, когда завелись уже и при центральномъ поселкѣ магазины и склады всякихъ товаровъ, открылись нѣчто подобное Общественному Собранію и первая русская школа—въ это самое время площадь будущаго Новаго Города пребывала еще въ прежнемъ пустынномъ состояніи; безжизненность ея къ концу 1898 года даже усилилась, т.-к. сельчане отчужденныхъ хуторовъ по снятіи урожая удалились, оставивъ въ распоряженіе строителей остовы своихъ жилищъ и пустыя поля. Видоизмѣнилась

эта площадь лишь въ томъ отношеніи, что по узкой полосѣ ее, предназначенной для главнаго желѣзнодорожнаго пути, были сдѣланы земляныя работы и проложены рельсы отъ Пристани дальше на востокъ; съ осени перваго же строительнаго года по нимъ ходили поѣзда, подававшіе укладочные матеріалы для дальнѣйшей прокладки и развитія пути.

Плато, на которомъ расположена теперь громадная станція, сразу же было оцѣнено строителями, какъ отвѣчающее этому назначенію.

Вся площадь, по которой по топографическимъ условіямъ нельзя было прокладывать рельсъ при будущемъ развитіи станціоннаго хозяйства, была предназначена для административнаго желѣзнодорожнаго поселка.

Въ продолженіи зимы 1898—99 г. былъ составленъ проектъ распланировки этого поселка, который первоначально, какъ упоминалось, былъ названъ «Поселокъ Сунгари». Къ слову сказать—въ первые годы постройки названіе «Старый Харбинъ» было неизвѣстно и это временное мѣстопребываніе Строительнаго Управленія именовалось просто Харбинъ.

Къ разбивкѣ новаго поселка Сунгари, или Новаго Города, какъ его окрестили сначала въ частныхъ, а потомъ и въ офиціальныхъ сношеніяхъ, было приступлено съ весны 1899 года. Планъ былъ выработанъ по личнымъ указаніямъ Товарища Предсѣдателя Кербедзя и утвержденъ Правленіемъ Общества; были намѣчены улицы, площади, церковь, больница, мѣсто будущаго Управленія, частныхъ построекъ и кладбища.

Весною же начались первыя работы по исполненію задуманнаго грандіознаго проекта. Первымъ строителемъ новаго поселка былъ назначенъ гражданскій инженеръ А. К. Левтѣевъ, помощникомъ его состоялъ упоминавшійся выше В. К. Вельсъ. Сооруженіе Новаго Города было выдѣлено изъ участка князя Хилкова и инженеръ Левтѣевъ дѣйствовалъ въ качествѣ самостоятельнаго производителя работъ, непосредственно подчиненнаго Главному Инженеру.

Хотя на временныя Старо-Харбинскія жилища въ первые годы постройки было положено не мало хлопотъ и работы, но въ интересахъ скорѣйшаго развитія въ будущемъ новаго административнаго центра инженеръ Левтѣевъ съ весны 1899 года перенесъ свою контору и штабъ-квартиру ближе къ новымъ работамъ въ поселкѣ Модягоу, приспособивъ для этого отчужденныя здѣсь фанзы.

Во избѣжаніе неясности слѣдуетъ упомянуть, что въ то время поселкомъ Модягоу назывался районъ нынѣшнихъ улицъ Рѣчной и Модягоуской, на противуположномъ теперешнему поселку Модягоу берегу, гдѣ въ то время находилась небольшая китайская деревушка.

Инженеръ А. К. Левтѣевъ принадлежалъ къ тому счастливому разряду людей, которые умѣютъ какъ то удачно сочетать упорную работу съ веселымъ досугомъ. Существуютъ еще въ Харбинѣ бывшіе его сотрудники, которые вспоминаютъ о гостепріимномъ домѣ Левтѣева, расположенномъ какъ разъ на перепутьѣ для всѣхъ ѣдущихъ съ Пристани въ Старый Харбинъ и обратно. Здѣсь вечерами послѣ дневныхъ трудовъ широко и радушно открывались двери; всякому гостю были рады, всякій находилъ здѣсь и угощеніе, и комфортъ, отъ котораго многіе начинали уже отвыкать; иногда общее веселье нѣсколько выходило изъ рамокъ умѣренности и пріобрѣтало специфическій «маньчжурскій» оттѣнокъ; но это соединеніе размаха и упорства въ работѣ съ шумнымъ весельемъ въ часы необходимаго и заслуженнаго отдыха было понятно и дѣлу отнюдь не вредило; только очень суровый ригористъ или педантъ могъ бы бросить по этому поводу слово осужденія труженикамъ того времени, вся жизнь которыхъ за предѣлами этихъ немногихъ часовъ досуга была полна лишеній, труда, а иногда и опасности.

Изъ главныхъ новогороднихъ работъ, начатыхъ уже весною 1899 года, наряду съ постройкой центральной больницы и нѣсколькихъ жилыхъ домовъ въ районѣ Модягоуской улицы, необходимо остановиться болѣе или менѣе подробно на постройкѣ деревяннаго Св. Николаевскаго собора.

Къ его сооруженію приступили въ первую очередь, тотчасъ по полученіи заготовленныхъ въ Петербургѣ плановъ и чертежей. Съ этой постройкой особенно спѣшили, однако первоначально она нѣсколько задержалась, такъ какъ не всѣ нужные чертежи были высланы сразу: недоставало архитектурныхъ мотивовъ, нѣкоторыхъ разрѣзовъ и деталей. Соборъ строился въ такъ называемомъ древне-вологодскомъ стилѣ спеціальными русскими артелями; въ періодъ отдѣлки деталей и рѣзьбы пришлось обращаться и къ содѣйствію китайскихъ мастеровъ, которые въ этой работѣ даже превосходили русскихъ. Торжественное освященіе постройки состоялось въ день праздника Покрова Св. Богородицы, 1-го октября 1899 года, при чемъ на восточной сторонѣ храма была прибита сохранившаяся и понынѣ мѣдная доска съ надписью:

«Во имя Отца и Сына и Святого Духа основася сія Церковь въ честь и память иже во святыхъ Отца нашего Николая, Архіепископа, Мѵрликійскаго Чудотворца, въ 6-й годъ царствованія Благочестивѣйшаго, Самодержавнѣйшаго Великаго Государя нашего Императора Николая Александровича и въ 25-й годъ царствованія Гуангъ-Сюй въ Китаѣ, разрѣшеніемъ протопресвитера военнаго и морского духовенства Александра Алексѣевича Желобскаго, при Ми-

秦家崗尼闊來教堂 一八九九年十月一日成立

Свято-Николаевскiй Соборъ въ Новомъ Городѣ. Освященъ 1 октября 1899 года.

St. Nicholas Cathedral in New Town. Consecrated on the 1-st October, 1899.

尼闊來教堂之紀念銅板

ВО ИМЯ ОТЦА И СЫНА И СВЯТАГО ДУХА ОСНОВАСЯ СІЯ ЦЕРКОВЬ ВЪ ЧЕСТЬ
И ПАМЯТЬ ИЖЕ ВО СВЯТЫХЪ ОТЦА НАШЕГО НИКОЛАЯ АРХІЕПИСКОПА
МVРЛИКІЙСКАГО ЧУДОТВОРЦА, ВЪ 6ⁱ ГОДЪ ЦАРСТВОВАНІЯ БЛАГОЧЕСТИ
ВѢЙШАГО САМОДЕРЖАВНѢЙШАГО ВЕЛИКАГО ГОСУДАРЯ НАШЕГО
ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ АЛЕКСАНДРОВИЧА
И ВЪ 25ⁱ ГОДЪ ЦАРСТВОВАНІЯ ГУАНГЪ СЮЙ ВЪ КИТАѢ, РАЗРѢШЕНІЕМЪ ПРОТО
ПРЕСВИТЕРА ВОЕННАГО И МОРСКАГО ДУХОВЕНСТВА АЛЕКСАНДРА АЛЕКСѢЕВИЧА
ЖЕЛОБОВСКАГО, ПРИ МИНИСТРѢ ФИНАНСОВЪ СЕРГѢѢ ЮЛІЕВИЧѢ ВИТТЕ,
ПРИ ПРЕДСѢДАТЕЛѢ СТАНИСЛАВѢ ИППОЛИТОВИЧѢ КЕРБЕДЗѢ И ГЛАВНОМЪ
ИНЖЕНЕРѢ СТРОИТЕЛѢ АЛЕКСАНДРѢ ІОСИФОВѢ ЮГОВИЧѢ, ВЪ ЛѢТО ОТЪ
СОТВОРЕНІЯ МІРА 7407, ОТЪ РОЖДЕСТВА ЖЕ ПО ПЛОТИ БОГА СЛОВА 1899 ГОДА
ОКТЯБРЯ 1 ДНЯ ВЪ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОМЪ ПОСЕЛКѢ СУНГАРИ, АРХИТЕКТО
РОМЪ АЛЕКСѢЕМЪ КЛЕМЕНТІЕВЫМЪ ЛЕВТѢЕВЫМЪ, ПО ОСВЯЩЕНІИ СВЯЩЕН
НИКАМИ ОХРАННОЙ СТРАЖИ АЛЕКСАНДРОМЪ ПЕТРОВЫМЪ ЖУРАВСКИМЪ И
СТЕФАНОМЪ МИХАЙЛОВЫМЪ БѢЛИНСКИМЪ.

ВРЕМЕННЫЯ МАСТЕРСКІЯ СУНГАРИ.

Металлическая доска на восточной стѣнѣ Свято-Николаевскаго Собора.

Metallic commemorative tablet, fixed on the Eastern wall of St. Nicholas Cathedr l.

нистрѣ Финансовъ Сергѣѣ Юльевичѣ Витте, при предсѣдателѣ Станиславѣ Ипполитовичѣ Кербедзѣ и Главномъ Инженерѣ-Строителѣ Александрѣ Іосифовичѣ Юговичѣ въ лѣто отъ сотворенія міра 7407, отъ Рождества же по плоти Бога Слова 1899 году, октября 1 дня, въ желѣзнодорожномъ поселкѣ Сунгари архитекторомъ Алексѣемъ Клементьевичемъ Левтѣевымъ, по освященіи священниками Охранной Стражи Александромъ Петровымъ Журавскимъ и Стефаномъ Михайловымъ Бѣлинскимъ. Временныя Мастерскія. Сунгари».

Несмотря на стремленіе поскорѣе закончить постройку собора, въ сезонъ 1899 года это не удалось и ко времени боксерскаго возстанія (іюль 1900 года) онъ находился еще въ лѣсахъ. Въ періодъ ожидавшагося нападенія на Харбинъ собору грозила большая опасность. Военныя власти рѣшили, въ случаѣ необходимости отхода изъ Стараго Харбина и Новаго Города на Пристань, взорвать соборъ и всѣ выстроенныя въ этомъ районѣ зданія, какъ препятствовавшія обстрѣлу. По счастью этотъ планъ приводить въ исполненіе не пришлось.

Послѣ ликвидаціи боксерскаго возстанія постройка собора быстро и успѣшно закончилась и онъ получилъ тотъ внѣшній видъ, который сохраняетъ и понынѣ. Нечего и говорить, что храмъ этотъ, выстроенный въ разсчетѣ на 500 человѣкъ молящихся, вскорѣ уже пересталъ по размѣрамъ своимъ соотвѣтствовать быстрому росту русскаго населенія.

По идеѣ своего сооруженія, на самой возвышенной точкѣ новогородняго плато, соборъ долженъ былъ доминировать своимъ золотымъ крестомъ далеко надъ окрестностями, но быстрая застройка прилегающей къ нему мѣстности высокими и эффектными городскими зданіями невольно нарушила эту красивую мысль.

За время завѣдыванія инженеромъ Левтѣевымъ постройкою города имъ были выстроены главные корпуса Центральной больницы съ жилыми домами для медицинскаго персонала, затѣмъ нѣсколько домовъ въ районѣ собора и по Таможенной улицѣ и, наконецъ, поставлено около 20 срубовъ по направленію нынѣшней Офицерской улицы. Всего примѣрно до боксерскаго возстанія было выстроено 1,300—1,400 квадратныхъ саж.

Упомянутые срубы, которые подлежали послѣ обкладкѣ кирпичемъ, были сожжены во время боксерскихъ безпорядковъ въ цѣляхъ самообороны на случай опасности для осажденныхъ на Пристани.

Въ начальный періодъ строительства много заботъ приносило обезпеченіе строительными матеріалами.

Лѣсная операція 1899 года въ Гиринѣ плохо удалась и лѣсъ запоздалъ; пришлось искать его въ другихъ районахъ; кирпичу требовалось неограниченное количество, камня и извести поблизости не было, цементъ и желѣзо доставлялись моремъ и долгими путями по рѣкамъ или гужомъ.

Кирпичъ заготовлялся на вновь возникшихъ въ районѣ Харбина китайскихъ заводахъ и привозился даже изъ окрестностей города Ашихэ; но, кромѣ того, Строительное Управленіе само поставило кирпичное производство. Имъ завѣдывалъ мѣстный начальникъ дистанціи инженеръ Кузнецовъ, предварительно въ Германіи изучившій это дѣло. Заводъ, построенный имъ по его же проектамъ въ 1899 и 1900 году на мѣстѣ противъ нынѣшняго Интендантскаго разъѣзда, состоялъ изъ 2-хъ непрерывно-дѣйствующихъ кирпичеобжигательныхъ печей системы Гофмана, могущихъ ежегодно выпускать до 12 милліоновъ штукъ кирпича; сырецъ формовался въ ручную и на двухъ станкахъ, приводимыхъ въ дѣйствіе силою пара. Кирпичъ машиннаго изготовленія былъ несравненно лучше ручного и производительность станковъ соотвѣтствовала дѣйствію печей Гофмана, но, къ сожалѣнію, машинный сырецъ оказался очень чуткимъ къ погодѣ и особенно къ вѣтрамъ, почему получать ожидаемое количество прочнаго и полномѣрнаго кирпича не удавалось; въ печахъ Гофмана поэтому обжигался также и кирпичъ ручной формовки.

Кромѣ этихъ печей, на заводѣ работало нѣсколько десятковъ напольныхъ печей, такъ что въ общей сложности казенный заводъ могъ выпускать ежегодно около 20 милліоновъ штукъ кирпича, что и имѣло мѣсто во второй періодъ постройки послѣ 1900 года.

Главное значеніе этого завода залючалось въ томъ, что производимый имъ кирпичъ былъ полномѣрнѣе китайскаго, особенно изготовляемаго въ районѣ г. Ашихэ; затѣмъ онъ служилъ регуляторомъ стоимости, т. к. при громадномъ спросѣ на этотъ матеріалъ мѣстные кустарные заводчики, при отсутствіи желѣзнодорожнаго завода, всегда могли бы диктовать цѣны, какія имъ было бы угодно.

Камень для построекъ Новаго Города изготовлялся въ мѣстности Лошантоу, верстахъ въ 45 отъ Харбина ниже по теченію рѣки, гдѣ дорога арендовала каменноломни.

Обжигъ извести былъ организованъ въ окрестностяхъ ст. Эрценьдзяндзы и Эрдахедзы.

Не мало хлопотъ было также съ водоснабженіемъ Новаго Города. Озабоченный этимъ инженеръ Левтѣевъ еще при началѣ работъ приступилъ къ

一九〇〇年之秦家崗

Общій видъ Новаго Города въ 1900 г.

Bird's eye view of New Town, Harbin, in 1900.

阿什河車站

Современный общій видъ Новаго Города.

Contemporary bird's eye view of New Town, Harbin.

устройству буровыхъ скважинъ для артезіанскихъ колодцевъ. Ихъ было сдѣлано три: при Центральной больницѣ, въ районѣ, гдѣ теперь гимназія Оксаковской, и въ такъ называемомъ Косомъ переулкѣ. Однако буровыя скважины не вполнѣ оправдали надежды, а потому послѣ разбивки Новаго Города пришлось срочно приступить къ широкому рытью обыкновенныхъ колодцевъ. Значительное количество этихъ примитивныхъ колодцевъ сохранилось и понынѣ, такъ какъ, къ сожалѣнію, далеко еще не весь обширный Харбинъ включенъ въ водопроводную сѣть и фигура китайца-водоноса до сихъ поръ представляетъ собой обычное явленіе даже въ самыхъ фешенебельныхъ кварталахъ Харбина.

Постройка Новаго Города получила наиболѣе мощное развитіе уже послѣ боксерскаго возстанія, когда работы пошли болѣе увѣреннымъ и широкимъ темпомъ.

Инженеръ Левтѣевъ въ началѣ 1901 года оставилъ службу на дорогѣ, его замѣнилъ сначала инженеръ Чайковскій, а затѣмъ И. И. Обломіевскій, который въ сущности и является фактическимъ строителемъ Новаго Харбина.

Строительное Управленіе признало тогда небходимымъ передать эти крупныя работы въ вѣдѣніе начальника участка князя Хилкова, которому инженеръ Обломіевскій былъ подчиненъ.

Когда строительная дѣятельность въ Харбинѣ развилась до широкихъ масштабовъ, то для скорости и удешевленія доставки матеріаловъ по всему району Новаго Города проложены были рельсовые тупики, связанные съ главнымъ путемъ. По нимъ кирпичъ, известь, песокъ и вообще всѣ строительные матеріалы развозились по постройкамъ. Рельсы эти были окончательно сняты лишь въ 1905 году.

Интенсивная и планомѣрная работа началась лѣтомъ 1901 года и продолжалась такимъ же ходомъ не только до сдачи дороги въ эксплоатацію, но и послѣ сего, въ періодъ достройки и русско-японской войны.

Можно бы сообщить читателямъ еще много интересныхъ подробностей изъ этой эпохи искусственнаго созданія цѣлаго города, но результаты, которые каждый харбинскій обыватель и случайный пріѣзжій видитъ передъ собою, говорятъ сами за себя. Достаточно упомянуть, что ежегодное количество однихъ китайскихъ рабочихъ было не менѣе 15,000 человѣкъ, что, начиная съ 1901 года, строилось жилыхъ домовъ каждый сезонъ до 5,000 кв. саж., что одновременно возводились такія крупныя сооруженія, какъ зданія Управленія дороги—площадью около 3,700 кв. саж., Штаба охраны—болѣе 500 кв. саж.,

Коммерческихъ училищъ—болѣе 1.600 кв. саж., жел. дор. гостиницы, гдѣ теперь помѣщается Правленіе Общества, около 800 кв. саж. и др.

Нельзя не отмѣтить, что несмотря на нѣкоторые недочеты, несмотря, можетъ быть, на неполную приспособленность зданій дороги къ суровому мѣстному климату, многое было сдѣлано въ цѣляхъ предоставленія служащимъ всѣхъ степеней возможнаго комфорта. Строились преимущественно одноэтажные дома, нерѣдко особняки, со службами, дворами, палисадниками, ледниками, сараями, отдѣльными лѣтними кухнями и т. д.; при большинствѣ квартиръ имѣлись и имѣются веранды и другія удобства. Наличность такихъ жилищъ сильно скрашивала для русскихъ агентовъ съ первыхъ же дней пребываніе въ угрюмой Маньчжуріи и для многихъ сама по себѣ служила приманкой.

Для иллюстраціи темпа и условій этого широкаго строительства мы позволяемъ себѣ привести нѣкоторыя безхитростныя и объективныя воспоминанія техника Е. П. Я., одного изъ скромныхъ, но вѣрныхъ сотрудниковъ сначала инженера Левтѣева, а затѣмъ Обломіевскаго.

«Въ Старомъ Харбинѣ, разсказываетъ Е. П. Я., въ Техническомъ Отдѣлѣ вырабатывались проекты зданій и пересылались намъ для исполненія даже еще не вполнѣ просохшими отъ чернилъ. Мы немедленно же бросались разбивать и строить, такъ какъ надъ нами буквально висѣли непрерывно прибывавшіе агенты и офицеры, будущіе обитатели еще невыстроенныхъ домовъ; жизнь опережала работу; это было большимъ затрудненіемъ при постройкѣ Новаго Города; претенденты на квартиры нерѣдко поселялись въ недоконченныхъ еще домахъ, а сколько вслѣдствіе этого было послѣ перестроекъ и передѣлокъ иногда просто по капризамъ болѣе вліятельныхъ квартирантовъ.

Въ разгарѣ строительнаго сезона нами всегда ощущался большой недостатокъ въ техническомъ персоналѣ, но все же мы выходили изъ положенія съ честью; много надо было имѣть рѣшимости, чтобы не теряться въ такой исключительной рабочей обстановкѣ, когда приходилось руководить сразу постройкою нѣсколькихъ зданій, имѣя въ помощь лишь десятниковъ-самоучекъ да двухъ—трехъ молодыхъ практикантовъ.

Главными сотрудниками И. И. Обломіевскаго были простые техники. Постройкой громаднаго зданія Управленія дороги завѣдывалъ техникъ Серебрянниковъ, Коммерческія училища строилъ Ивановъ, выдающійся техникъ, окончившій впослѣдствіи Политехническій Институтъ въ Новочеркасскѣ и состоящій понынѣ на нашей дорогѣ въ Службѣ Тяги. Постройкою гостиницы руководилъ техникъ Люро, домъ для главнаго начальника охраны, гдѣ теперь живетъ Предсѣдатель Правленія, строилъ я, имѣя на своей отвѣтственности

現時之秦家崗

Правленіе Общества Китайской Восточной желѣзной дороги въ Харбинѣ.

Building of Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company Offices at Harbin.

еще до десятка другихъ построекъ; много было мнѣ тогда хлопотъ съ уважаемымъ генераломъ Чичаговымъ, который лично и близко интересовался своею будущею резиденціею и иногда по-генеральски обрушивался на меня, предъявляя трудно исполнимыя требованія.

Нужно сказать, что успѣхъ нашего дѣла во многомъ зависѣлъ отъ высшихъ руководителей: Юговичъ былъ замѣчательный человѣкъ, умѣлъ и ладить со всѣми, и на своемъ настоять; умѣлъ онъ также и поставить дѣло, смотрѣлъ всегда на главное и въ мелочи не зарывался. Нашъ ближайшій главный патронъ былъ князь С. Н. Хилковъ, человѣкъ практики, не любившій бумажнаго дѣлопроизводства, онъ всячески изгонялъ канцелярщину изъ живого дѣла постройки.

Каждый вечеръ къ нему являлись ближайшіе его сотрудники, которымъ онъ стоя, такъ сказать, на ходу производилъ опросъ, что кому нужно, и тутъ же отдавалъ распоряженія, не скупясь ни на деньги, ни на матеріалы и не боясь брать на свою личную отвѣтственность иногда очень крупные вопросы.

Утромъ онъ лично объѣзжалъ всѣ работы; не чиня никому препятствій и никого не запугивая, онъ лишь разспрашивалъ чего кому недостаетъ и помогалъ каждому выйти изъ труднаго положенія. Только его исключительной энергіей и удачнымъ подборомъ сотрудниковъ, изъ которыхъ нашъ начальникъ, а вѣрнѣе, старшій товарищъ, Иванъ Ивановичъ Обломіевскій былъ одинъ изъ самыхъ выдающихся, можно объяснить быстрое и успѣшное завершеніе такой исключительной, почти небывалой работы, какъ искусственная постройка цѣлаго обширнаго города».

Таковы воспоминанія Е. П. Я; нельзя не упомянуть, что самъ онъ, будучи техникомъ съ хорошо развитымъ архитературнымъ вкусомъ, не совсѣмъ одобрительно относился къ принятой тогда модѣ и увлеченію модернизмомъ въ архитектурныхъ линіяхъ и отдѣлкѣ фасадовъ. Отзываясь съ большимъ уваженіемъ о бывшемъ начальникѣ Техническаго Отдѣла Управленія, К. К. Іокишѣ, Е. П. Я. характеризуетъ его, какъ человѣка европейской выучки, покорно слѣдовавшаго заграничнымъ вкусамъ и модамъ, и ставитъ ему въ упрекъ наружный видъ такихъ центральныхъ харбинскихъ построекъ, какъ вокзалъ, московскіе торговые ряды, нѣкоторые крупные особняки и т. д. «Отъ него (Іокиша) и пошло все это декадентство»—укоризненно заканчиваетъ свой разсказъ Е. П. Я., типичный русакъ стараго закала.

Нельзя также не согласиться съ мнѣніемъ, высказывавшемся уже въ первые годы, что хотя планъ города Харбина въ общемъ удаченъ, но ширина многихъ улицъ далеко не достаточна. Есть данныя, что отчасти виновникомъ этого былъ Товарищъ Предсѣдателя Кербедзь и что нѣкоторое уширеніе но-

вогороднихъ улицъ было достигнуто лишь послѣ, вопреки проекту, имъ одобренному; но вѣдь въ то время трудно было себѣ представить столь быстрое развитіе Харбина, обширность и высоту его современныхъ зданій и оживленное уличное движеніе.

Надъ постройкой Новаго Города трудились цѣлыя арміи прибывавшихъ изъ южныхъ провинцій Китая рабочихъ, каменьщиковъ и плотниковъ; разсыпанные одновременно по большой площади, они углублялись подобно кротамъ въ землю, раскапывая грунтъ для фундаментовъ, погребовъ, колодцевъ и такъ далѣе.

Трудъ ихъ оплачивался въ общемъ недорого—4 рубля съ 1000 кирпичей за кладку стѣнъ одноэтажныхъ домовъ; полъ и потолки настилались по 3 рубля за квадратъ. Разсчитывались съ рабочими ямбовымъ серебромъ, при чемъ споровъ и осложненій почти не возникало. Скромная оплата китайскаго труда (поденнымъ рабочимъ иногда платили не болѣе 30 коп. въ день) находила себѣ объясненіе въ чрезвычайной въ то время дешевизнѣ въ Маньчжуріи всѣхъ предметовъ первой необходимости. Но все же ладить съ китайцами было не всегда легко, нерѣдко они готовы были волноваться по самымъ незначительнымъ поводамъ и легко поддавались всякаго рода слухамъ*); при громадномъ спросѣ на рабочія руки ихъ почти всегда недоставало; увлеченные своимъ дѣломъ строители доходили иногда даже до похищенія рабочихъ другъ у друга, пользуясь тѣмъ, что никто въ то время не умѣлъ хорошо разбираться и быстро запоминать чуждыя китайскія лица. Обыкновенно рабочіе прибывали съ юга сразу большими партіями, ихъ разбивали на группы и вели въ такъ-называемый рабочій поселокъ, расположенный въ серединѣ строившагося города, возлѣ теперешней Садовой улицы; разсчитанъ онъ былъ примѣрно на 1000 человѣкъ, но всегда въ немъ наблюдалось переполненіе.

Здѣсь рабочимъ выдавали чумизу, муку, необходимую посуду, иногда даже одежду и т. д.

Возвращаясь къ существовавшимъ въ первые годы цѣнамъ на продукты питанія, можно отмѣтить, что, напримѣръ, гусь стоилъ—50 коп., утка 25, 30 к., курица 20 коп., яйца 5 коп. десятокъ, фунтъ мяса 8 коп., овощи же шли совсѣмъ за безцѣнокъ; любопытно, что до прибытія русскихъ въ Маньчжурію на китайскихъ огородахъ вовсе не выращивали капусты и помидоровъ, завоевавшихъ себѣ теперь такое крупное значеніе на мѣстномъ рынкѣ; первое время также вовсе отсутствовали какіе бы то ни было молочные продукты, которыми китайцы совершенно пренебрегали, питая, напримѣръ, къ молоку

*) См. ниже главу VI—эпизодъ съ костями медвѣдя.

沃布羅米耶夫斯基

一八九七年三月一日到差一九〇三年任建築哈爾濱城監工一九〇七年轉入車務處一九二〇年四月一日至一九二一年七月一日任車務處處長職

Иванъ Ивановичъ Обломіевскій.

Поступилъ на службу дороги 1 марта 1897 года. Назначенъ Строителемъ города Харбина 1-го іюля 1903 года. Перешелъ въ Службу Эксплоатаціи 1-го января 1907 года.
Начальникъ Службы Эксплоатаціи съ 1-го апрѣля 1920 года по 1 іюля 1921 года.

I. I. Oblomievski,

Entered the service of the Railway on the 1-st March 1897, appointed Constructor ot the city of Harbin on the 1-st July, 1903, transferred to the Traffic Department of the Railway Administration on the 1-st January, 1907.
Manager of Traffic Department from the 1-st April, 1920 to the 1-st July, 1921.

Николай Александровичъ Казы-Гирей,

Начальникъ участка на постройкѣ дороги съ 15 янв. 1899 года по 1 іюля 1903 г. Впослѣдствіи Помощникъ Нач. Службы Пути (умеръ 18-го декабря 1917 г.).

N. A. Kazy-Girey,

Chief of section for the construction of the railway, from the 15-th January 1899 to the 1-st July 1903 Later was Assistant Manager of the Maintenance of Way Department (died on the 18-th December 1917).

喀則吉列

自一八九九年一月十五日至一九〇三年七月一日任工務段長旋任工務處副處長

東省鐵路管理局

Управленіе Китайской Восточной желѣзной дороги.

Chinese Eastern Railway Administration Building.

(«бѣлой крови») нѣчто близкое къ органическому отвращенію. Недоставало также многихъ другихъ привычныхъ русскимъ продуктовъ; вотъ почему по инціативѣ кн. Хилкова, тотчасъ по прибытіи Строительнаго Управленія въ Ст. Харбинъ, здѣсь была организована желѣзнодорожная продуктовая лавка, которой завѣдывалъ недавно скончавшійся старожилъ Харбина, Я. К. Галлеръ. Лавка эта просуществовала долгое время, при чемъ нужные припасы и товары пріобрѣтались наличной покупкой въ Хабаровскѣ, Владивостокѣ и т. д.

Увлекаемые грандіознымъ строительствомъ, русскіе дѣятели того времени не забывали и высшихъ культурныхъ потребностей; это выразилось, между прочимъ, въ томъ, что еще въ самый горячій періодъ работы въ 1902 году была открыта въ Новомъ Городѣ, по инціативѣ и при большой матеріальной поддержкѣ И. И. Обломіевскаго, первая Библіотека-Читальня для служащихъ и рабочихъ, для каковой цѣли Начальникъ участка князь С. Н. Хилковъ, не усумнился предоставить отдѣльный домъ, не считаясь даже съ недостатками квартиръ для служащихъ. Первымъ наблюдавшимъ за этой библіотекой былъ скромный агентъ по постройкѣ города, г. Шадринъ, который и понынѣ завѣдуетъ уже обширной и богатой библіотекой Харбинскаго Жел.-дор. Собранія. Тогда этотъ первый культурно-просвѣтительный очагъ вызвалъ чувство искренняго удовлетворенія у духовно изголодавшихся вдали отъ родной культуры русскихъ людей, широко посѣщавшихъ вновь открытую читальню.

Развитіе частной жизни въ Новомъ Городѣ, какъ выше было упомянуто, значительно отставало отъ Пристани.

Коммерсанты, промышленники и вообще торговые люди съ болѣе или менѣе понятною осторожностью и недовѣріемъ относились къ Новому Городу, гдѣ желѣзнодорожная станція еще не функціонировала для коммерческихъ операцій, а участки для частнаго заселенія предоставлялись по понятію того времени въ глуши, вдали отъ центра, напримѣръ, по Новоторговой улицѣ и дальше, вообще жизнь здѣсь первое время не била такимъ ключемъ, какъ на Пристани или даже въ Старомъ Харбинѣ.

Однако, мало по малу и въ Новомъ Городѣ начали появляться частные владѣльцы. Торговый домъ Чурина, еще въ 1900 году открывшій отдѣленіе въ Старомъ Харбинѣ, перекочевалъ въ 1902 году въ Новый Городъ, открывъ свой универсальный магазинъ сначала въ наемномъ домѣ; изъ Стараго же Харбина перенесъ свой первый европейскій магазинъ г. Руссіаль, по Новотор-

говой улицѣ выстроилась гостиница «Портсмутъ»; при ней былъ театральный залъ, гдѣ играла прекрасная труппа изъ Владивостока, и т. п.

Въ 1902-мъ же году въ Новомъ Городѣ было заложено зданіе Русско-Китайскаго банка.

Ограничиваясь приведенными далеко не исчерпывающими свѣдѣніями о постройкѣ и первыхъ годахъ существованія Харбина, мы въ видѣ офиціальной иллюстраціи быстро достигнутыхъ результатовъ полагаемъ нелишнимъ привести здѣсь краткую выдержку изъ извѣстнаго всеподданнѣйшаго доклада Министра Финансовъ, С. Ю. Витте*), посѣтившаго Харбинъ въ 1902 году и слѣдующимъ образомъ изложившаго свои впечатлѣнія отъ хода здѣсь строительныхъ работъ.

«Одновременно съ Китайской Восточной желѣзной дорогой возводятся два громадныхъ сооруженія—новые города Харбинъ и Дальній, послѣдній съ морскимъ портомъ.

Харбинъ, являющійся почти съ самаго начала сооруженія русскими желѣзныхъ дорогъ въ Маньчжуріи главнымъ желѣзнодорожнымъ административнымъ центромъ, возникъ на правомъ берегу Сунгари, въ томъ пунктѣ главной линіи, въ которомъ отъ нея отдѣляется вѣтвь къ Портъ-Артуру и Дальнему. Положеніе этого города исключительно удобное и благопріятное — въ центрѣ Маньчжуріи, гдѣ развѣтвляются желѣзнодорожныя линіи, прорѣзывающія всю страну и пересѣкающія ея жизненную артерію—судоходную рѣку Сунгари, орошающую большую часть маньчжурской территоріи. Предвидя возникновеніе здѣсь важнаго торгово-промышленнаго пункта, желѣзнодорожная администрація съ самаго начала приняла мѣры къ отчужденію возможно большаго количества земли, и въ настоящее время площадь Харбина съ его будущими пригородами занимаетъ 3500 десятинъ, т. е. свыше 33 квадратныхъ верстъ. На этой площади, представлявшей собою еще пять лѣтъ тому назадъ совершенно глухую мѣстность, строительною администраціею Китайской Восточной жел. дороги былъ возведенъ рядъ зданій для желѣзнодорожныхъ надобностей, а также для помѣщеній служащихъ и рабочихъ. Сюда же устремилось множество торговцевъ, промышленниковъ и лицъ разныхъ профессій, которые спѣшили устроиться на постоянное мѣстожительство въ новомъ городѣ съ большою будущностью. При такихъ условіяхъ въ Харбинѣ въ короткое вре-

*) Подробно о поѣздкѣ С. Ю. Витте см. ниже, глава IX.

督辦東省鐵路公司事宜公所

Канцелярія Предсѣдателя Правленія Общества Кит. Вост. жел. дор.

Office of the President of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company.

мя возникло три довольно значительныхъ поселенія: Старый Харбинъ, Новый Харбинъ и Пристань.

Старый Харбинъ состоитъ почти исключительно изъ временныхъ глинобитныхъ домовъ, сгруппированныхъ вокругъ бывшаго ханшиннаго (водочнаго) завода. Этотъ поселокъ служилъ первымъ пріютомъ для строителей дороги: въ немъ помѣщается и теперь часть Управленія Главнаго Инженера по сооруженію Китайской Восточной желѣзной дороги, расположенъ штабъ начальника Заамурскаго округа пограничной стражи, живутъ служащіе и размѣщены во временныхъ пока казармахъ чины означеннаго округа; здѣсь же построено мѣстными торговыми фирмами нѣсколько частныхъ домовъ.

Второй поселокъ, получившій въ виду своего поздняго возникновенія названіе «Новаго Харбина», предназначенъ служить центромъ всего городского поселенія. Подъ него избрана незаливаемая рѣкою возвышенная площадь съ пологимъ скатомъ въ двѣ стороны, на которой и распланированы по опредѣленному проекту городскія сооруженія, имѣющія занять участокъ длиною около четырехъ верстъ и шириною отъ одной до полуторы версты; при планировкѣ предусмотрѣна возможность значительнаго расширенія этой части города въ будущемъ. Здѣсь же построено свыше трехсотъ каменныхъ домовъ, общею площадью въ 10,000 квадратныхъ саженъ, и идетъ очень оживленная дальнѣйшая постройка разнаго рода служебныхъ зданій, которыхъ заложено и возводится общей площадью еще около 15,000 кв. саженъ. Въ этихъ зданіяхъ предположено размѣстить Управленіе дороги, штабъ округа пограничной стражи, почтово-телеграфную контору, судебныя учрежденія, больницу, школу для мальчиковъ и дѣвочекъ, общественное собраніе, гостиницу, квартиры для служащихъ на желѣзной дорогѣ и въ разныхъ другихъ учрежденіяхъ, сосредоточенныхъ въ городѣ. Для удовлетворенія духовныхъ потребностей русскаго населенія Харбина въ этой части послѣдняго построена въ 1900 г. постоянная церковь на 500 человѣкъ въ древне-вологодскомъ стилѣ. Кромѣ того, въ Новомъ Городѣ предполагается постройка зданій для Коммерческихъ училищъ, мужского и женскаго, по типу полныхъ восьмиклассныхъ гимназій.

«Третій поселокъ, носящій названіе «Пристани», сгруппировался вокругъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ и складовъ у самаго берега Сунгари, на довольно низкомъ мѣстѣ, заливаемомъ иногда водою при особенно высокомъ подъемѣ ея горизонта. Вслѣдствіе такого обстоятельства это мѣсто не было выбрано для будущаго городского центра, но силою вещей, какъ мѣсто причала судовъ и пароходовъ, оно въ настоящее время представляетъ собою оживленный пунктъ Харбина; здѣсь сосредоточилась торговля, возникъ рядъ про-

мышленныхъ заведеній и много частныхъ построекъ. Временно на Пристани помѣщается полиція и пожарная часть. Управленіемъ дороги выстроено и строится здѣсь свыше 2,000 кв. саж. домовъ для административныхъ надобностей, въ томъ числѣ и зданіе для школы на девяносто учениковъ. Въ этой же части города находятся временныя желѣзнодорожныя мастерскія и здѣсь же предположено построить постоянныя главныя мастерскія. Благодаря этому, главный контингентъ населенія Пристани будетъ составлять рабочій людъ, находящій себѣ занятія въ этихъ мастерскихъ.

«Во всѣхъ поселкахъ Харбина въ настоящее время проживаетъ свыше 20,000 человѣкъ.

«Такой быстрый ростъ города представляется тѣмъ болѣе замѣчательнымъ, что до недавняго времени, въ виду невыясненности потребности въ землѣ самаго общества Кит. Вост. жел. дор., частнымъ лицамъ не дозволялось пріобрѣтать въ полосѣ отчужденія земельную собственность, и постройки возводились тамъ ими съ разрѣшенія строительной администраціи только подъ условіемъ сноса ихъ по первому требованію администраціи. Такъ какъ, однако, этимъ значительно задерживалось созданіе въ Харбинѣ правильнаго городского поселенія, а равно возникновеніе тамъ солидныхъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, то въ текущемъ году строительною администраціею было приступлено къ отдачѣ съ торговъ участковъ отчужденной земли во владѣніе частнымъ лицамъ согласно утвержденнымъ мною и доложеннымъ Комитету Сибирской желѣзной дороги особымъ правиламъ, при чемъ въ виду того, что по договору съ китайскимъ правительствомъ Обществу Китайской Восточной желѣзной дороги желѣзнодорожная концессія предоставлена только на восемьдесятъ лѣтъ, рѣшено было ограничиться лишь отдачею въ аренду земельныхъ участковъ на срокъ, одинаковый со срокомъ концессіи, то-есть на 80 лѣтъ.

«На состоявшихся въ іюнѣ текущаго года торгахъ было отдано въ аренду частнымъ лицамъ 255 участковъ, общею площадью въ 93,000 кв. саж., при чемъ выручено около 370,000 рублей. Изъ этого числа наибольшее число участковъ (а именно 194 участка, площадью до 69,000 кв. саж.) пришлось на Пристань, гдѣ нынѣ, какъ сказано выше, по преимуществу сосредоточивается коммерческая жизнь Харбина; въ Старомъ и Новомъ городахъ продано почти одинаковое количество земли (около 12,000 кв. саж. въ каждомъ).

«По ознакомленіи во время пребыванія въ Харбинѣ съ жизнью этого города мною было признано необходимымъ установить въ дѣлѣ отдачи земельныхъ участковъ въ аренду частнымъ лицамъ порядокъ, который бы болѣе

東省鐵路公司督辦公舘

Домъ Председателя Правленія Общества Китайской Восточной желѣзной дороги.

Residence of the President of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company.

Общій планъ
расположенія
Города Харбина
на 1923 г.
Граница отчужденія Кит. Вос. Ж. Д.
д. Ма-дя-опу
д. Сун-дя-опу
д. Лю-дя-опу
д. Си-мяо-тай-зы
д. Тун-мяо-тай-зы
д. Бмяо-тай-зы
д. Яо-мяо-тай-зы
Раз. №62
д. Тян-дя-опу
Заимка Махно
д. Лн-дя-опу
Граница отчужденія К. В. Ж. Д.
Заимка Кулагина
д. Чен-дя-опу
д. Чжоу-цзя-опу
д. Тедя-дянь
Заимка Гонтарукъ
Заимка Зотова
Затонъ
Загородный садъ
Частный затонъ
Усадьба Мельникова
Р. Сунгари
Ст. Харбинъ-Пристань
Пристань
Г. Фуцзядянь
Главныя мастерскія

прочно обезпечивалъ правильное развитіе этого важнаго коммерческаго центра, сохраняя за нимъ характеръ исключительно русскаго поселенія.

«Данныя мною въ этомъ отношеніи указанія сводятся къ слѣдующему.

«Въ видахъ поощренія въ Харбинѣ русскихъ промышленныхъ заведеній разрѣшено отдавать подъ нихъ участки земли, въ отступленіе отъ вышеупомянутыхъ правилъ, безъ торговъ, но подъ условіемъ, чтобы такая отдача производилась лишь въ опредѣленныхъ районахъ, на окраинахъ городской территоріи, и чтобы предварительно были установлены Правленіемъ О-ва Китайской Восточной желѣзной дороги минимальныя нормы цѣнъ, по которымъ будутъ отдаваться указанные участки.

«Въ виду крайней важности, чтобы въ Харбинѣ основывались преимущественно солидныя торговыя и промышленныя фирмы и надежныя частныя лица, мною указано допускать разсрочку уплаты денегъ за участки, отдаваемые въ аренду, только на короткіе сроки, не болѣе двухъ-трехъ лѣтъ, и вообще отдавать предпочтеніе лицамъ, вносящимъ деньги единовременно.

«Такъ какъ въ настоящее время въ Харбинѣ нѣтъ правильно организованнаго городского хозяйства, то на устройство улицъ и другія работы, которыя окажутся необходимыми для благоустройства этого города, предположено обращать, каждый разъ съ разрѣшенія Министра Финансовъ, часть денегъ, вырученныхъ отъ отдачи земель въ аренду, причемъ проекты и смѣты указанныхъ работъ должны быть представляемы предварительно на утвержденіе Правленія Общества Китайской Восточной желѣзной дороги.

«Благодаря своему исключительно выгодному положенію Харбинъ быстро разовьется въ крупный торгово-промышленный центръ, явится большимъ русскимъ городомъ въ самомъ сердцѣ Маньчжуріи и будетъ имѣть выдающееся значеніе въ дѣлѣ упроченія нашего экономическаго, а вмѣстѣ съ тѣмъ и политическаго преобладанія въ этой странѣ».

Эти заключительныя слова цитируемаго доклада С. Ю. Витте, несмотря на рядъ особо неблагопріятныхъ условій, на протяженіи истекшихъ 25 лѣтъ во многихъ отношеніяхъ получили блестящее потвержденіе. Харбинъ быстро становится на ногу крупныхъ центровъ Европы и Америки, пріобрѣтая свойственный послѣднимъ лихорадочный темпъ жизни; его улицы уже теперь дѣлаются тѣсны для все возрастающаго движенія, и можетъ быть не такъ уже далекъ день, когда вагоны трамвая и вереницы автомобилей и пестрыхъ автобусовъ навсегда вытѣснятъ изъ памяти харбинцевъ пресловутую фудутунку и оборваннаго, сердитаго «мачо» (кит. извозчика).

Многочисленные выросшіе вокругъ Харбина его пригороды, какъ Модягоу, Саманный, Корпусной, Госпитальный городки, поселокъ на разъѣздѣ Интендантскомъ, новорожденная Нахаловка, Остроумовскій, Гондаттьевскій и пр. городки, Затонъ, Мостовой поселокъ и т. д.—уже теперь проявляютъ тенденденцію окончательно слиться съ Харбиномъ въ одной общей городской чертѣ, образовавъ собою лишь болѣе или менѣе удаленные кварталы единаго громаднаго города.

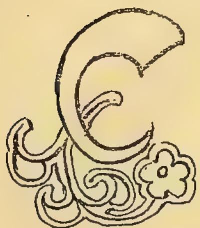
東省鐵路公司會辦公館

Домъ Товарища Предсѣдателя Правленія Общества Кит. Вост. жел. дор.

Residence of the Vice-President of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company.

Глава V.

Конвенція на постройку Южной вѣтви Китайской Восточной желѣзной дороги.—Сооруженіе порта и города Дальняго.—Инженеръ В. В. Сахаровъ.—С. Ю. Витте о Дальнемъ.—Воспоминаніе инженера А. А. Губанова.— Морское пароходство Китайской Восточной желѣзной дороги.



Совершенно отдѣльнымъ и не вытекающимъ съ логической необходимостью изъ основной идеи Китайской Восточной желѣзной дороги событіемъ явилось извѣстное выступленіе Россіи въ концѣ 1897 года на Ляодунскомъ полуостровѣ, приведшее къ занятію нами крѣпости Портъ-Артуръ, сооруженію порта и города Дальняго и послѣдующей постройкѣ Южной вѣтви Китайской Восточной желѣзной дороги.

Исторія этого политическаго выступленія Россіи на Дальнемъ Востокѣ тѣснѣйшимъ образомъ связана съ общимъ ходомъ международныхъ отношеній того времени и первоначально, какъ уже упомянуто, прямой связи съ нашей строительной дѣятельностью въ Сѣверной Маньчжуріи не имѣла; вслѣдствіе этого и не представляется возможнымъ въ настоящемъ обзорѣ остановиться сколько-нибудь подробно на описаніи предшествовавшихъ сему событій. Мы коснемся здѣсь лишь тѣхъ главнѣйшихъ этаповъ, которыми портъ-артурская эпопея роковымъ образомъ вплелась впослѣдствіи въ исторію нашего пребыванія въ Сѣверной Маньчжуріи.

Въ связи съ незадолго передъ тѣмъ случившимся захватомъ нѣмецкой эскадрой бухты Кіао-Чао, отряды нашихъ военныхъ судовъ, въ первыхъ числахъ декабря 1897 г., вошли въ Портъ-Артуръ и Даляньвань, а 26-го де-

кабря того же года нашъ повѣренный въ дѣлахъ сдѣлалъ Цзунлиямыню, согласно инструкціямъ изъ Петербурга, представленіе объ отводѣ въ означенныхъ портахъ мѣста для складовъ каменнаго угля; при этомъ Цзунлиямыню было сообщено, что, хотя въ требованіи Китаемъ отъ 17-го декабря письменнаго завѣренія въ отсутствіи у Россіи намѣренія сдѣлать земельные захваты, наше Правительство и видитъ признакъ недовѣрія,—но, что мы очистимъ Портъ-Артуръ и Даляньвань, какъ только политическія обстоятельства это позволятъ, въ чемъ готовы дать завѣреніе посланнику Китая въ Петербургѣ. Однако, въ томъ же засѣданіи нашъ повѣренный въ дѣлахъ увѣдомилъ Цзунлиямынь, что мы имѣемъ намѣреніе сдѣлать представленіе о разрѣшеніи намъ провести вѣтвь отъ магистрали Маньчжурской желѣзной дороги къ одному изъ портовъ въ Желтомъ морѣ.

Несмотря на то, что эти событія нѣсколько ухудшили отношеніе къ намъ Китайскаго Правительства, оно, нуждаясь въ это время въ новомъ займѣ съ гарантіей Россіи, не встрѣтило препятствій къ продолженію переговоровъ.

Русское Правительство увѣдомило, что согласится на заемъ лишь на извѣстныхъ условіяхъ, изъ которыхъ мы отмѣтимъ нижеслѣдующія:

1) Концессія Китайской Восточной желѣзной дороги должна быть распространена на сооруженіе и эксплоатацію вѣтви отъ магистрали до той гавани, которая для этого будетъ выбрана Правленіемъ дороги на берегу Желтаго моря, къ востоку отъ Инг-цзы; и

2) Тому же Правленію имѣетъ быть предоставлено выбрать въ означенной гавани мѣсто для устройства порта, при чемъ въ этотъ портъ будутъ имѣть право входить всѣ суда подъ русскимъ флагомъ.

Необходимо отмѣтить, что къ этому нашему выступленію, до извѣстной степени близкому по своему характеру къ той политикѣ захватовъ, которую широко практиковали въ это время въ отношеніи Китая Германія и Англія, съ самаго начала весьма пессимистически и отрицательно относился С. Ю. Витте, но надъ его взглядами восторжествовало тогда мнѣніе генерала Куропаткина, только-что назначеннаго въ 1897 году Управляющимъ Военнымъ Министерствомъ; подъ его, именно, давленіемъ рѣшено было въ началѣ 1898 г. добиваться уже не только права пользованія для русскихъ судовъ портомъ въ одной изъ гаваней на Желтомъ морѣ, но и уступки Русскому Правительству въ аренду Портъ-Артура и части Квантунскаго полуострова*). Требованіе это

*) Въ виду рѣшенія вопроса о Портъ-Артурѣ въ противоположность его мнѣнію С. Ю. Витте прервалъ даже временно всякія личныя отношенія съ Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ графомъ Муравьевымъ (Б. Глинскій: «Прологъ Русско-Японской войны»).

предполагалось поддержать военной силой и въ этихъ видахъ перевезти немедленно изъ Владивостока въ Портъ-Артуръ отрядъ войскъ.

После долгихъ и томительныхъ переговоровъ, не разъ грозившихъ привести къ враждебной развязкѣ, наконецъ, 15-го марта 1898 года Китайское Правительство уступило, и сановники Ли Хунъ-чжанъ и Чжанъ Инъ-хуанъ подписали съ нашимъ повѣреннымъ въ дѣлахъ конвенцію объ уступкѣ Россіи въ арендное пользованіе на двадцать пять лѣтъ Портъ-Артура и Даляньваня, съ прилегающей къ этимъ пунктамъ территоріей, и распространеніи дарованной въ 1896 году Обществу Китайской Восточной желѣзной дороги концессіи на соединительную вѣтвь отъ магистральной линіи этого Общества до одного изъ пунктовъ на побережьи Ляодунскаго полуострова. Того же 15-го числа происходила мирная высадка нашихъ войскъ въ Портъ-Артурѣ, а на слѣдующій день имѣло мѣсто поднятіе здѣсь русскаго флага совмѣстно съ китайскимъ, что сначала произвело на китайцевъ весьма благопріятное впечатлѣніе; самъ Ли Хун-чжанъ неоднократно выражалъ свое неподдѣльное удовольствіе по поводу этой дружественной демонстраціи. Однако, уже въ 20 числахъ марта изъ Петербурга было предписано заявить Китайскому Правительству о желательности спуска въ Портъ-Артурѣ китайскаго флага; вопросъ этотъ возникъ по иниціативѣ начальника нашей эскадры въ Тихомъ океанѣ въ виду какихъ-то соображеній морского этикета.

Контръ-адмиралъ Дубасовъ дѣйствовалъ въ этомъ случаѣ съ какою-то непонятной поспѣшностью, такъ-что, когда изъ Петербурга вскорѣ же пришла другая инструкція—отложить возбужденіе этого вопроса—китайскій флагъ оказался уже спущеннымъ.

28-го марта въ «Правительственномъ Вѣстникѣ» было напечатано нижеслѣдующее привѣтствіе Государя Богдыхану: «Съ искреннимъ удовольствіемъ освѣдомились Мы отъ нашего уполномоченнаго о мудромъ рѣшеніи Вашего Величества, въ силу коего министрамъ Цзунъ-ли-ямыня повелѣно было подписать соглашеніе объ уступкѣ въ пользованіе Россіи портовъ Артура и Даляньваня съ надлежащими территоріей и воднымъ пространствомъ, а равно и о предоставленіи концессіи на соединительную вѣтвь отъ порта Артура къ Сибирской магистрали. Соглашенію этому Мы придаемъ великое историческое значеніе, ибо оно несомнѣнно послужитъ къ вящшему скрѣпленію дружественныхъ узъ, искони вѣковъ существовавшихъ между нашими обширными сосѣдними Имперіями, и такъ явно соотвѣтствуетъ интересамъ обоихъ государствъ. Отъ всего сердца привѣтствуемъ Ваше Величество и желаемъ Вамъ счастли-

ваго царствованія». Богдыханъ въ отвѣтѣ своемъ выразилъ увѣренность, что всѣ мѣры, принимаемыя монархами обѣихъ Имперій, послужатъ ко благу подвластныхъ имъ народовъ.

Пекинская конвенція 15-го марта 1898 года, установившая въ общихъ чертахъ право Россіи на Квантунскую область, на расположенную къ сѣверу отъ этой области нейтральную зону и на желѣзнодорожную вѣтвь къ Желтому морю, была пояснена и дополнена особымъ протоколомъ отъ 25-го апрѣля того же года, а 24-го іюня Правленіемъ Общества Китайской Восточной желѣзной дороги и китайскимъ посланникомъ въ Петербургѣ Сюй Цзинь-ченомъ былъ подписанъ контрактъ на сооруженіе и эксплоатацію Южно-Маньчжурской вѣтви.

Выборъ мѣста и самая постройка Дальняго по документальнымъ даннымъ *) рисуются въ слѣдующемъ видѣ: впервые на бухту Даляньвань, какъ на желательное для Россіи пріобрѣтеніе, указалъ Министръ Иностранныхъ Дѣлъ графъ Муравьевъ вскорѣ послѣ занятія нѣмцами въ концѣ октября 1897 года бухты Цзяо-чжоу. Въ представленной 11-го ноября того же года на Высочайшее благовоззрѣніе запискѣ графъ Муравьевъ, высказавъ мнѣніе, что «для насъ представляется совершенно невозможнымъ примириться съ фактомъ полнаго отсутствія въ Тихомъ океанѣ вполнѣ удобнаго и оборудованнаго порта для надобностей нашей эскадры», и признавъ неподходящими для этой цѣли порты Корейскаго полуострова, а равно Цзяо-чжоу, предложилъ занять бухту Даляньвань, съ цѣлью созданія тамъ опоры для нашей эскадры. Вотъ что по этому предмету изложено въ упомянутой запискѣ.

«Согласно недавно сообщеннымъ нашимъ консуломъ въ Чифу подробнымъ свѣдѣніямъ, на юго-восточномъ берегу Ляодунскаго полуострова, въ обширномъ Даляньваньскомъ заливѣ, имѣются четыре отдѣльныхъ прекрасныхъ бухты: Victoria Bay, Junk Bay, Hand Bay и Odin Cove. Всѣ четыре названныя бухты пригодны для якорной стоянки судовъ съ осадкой въ 22 фута и даже болѣе, при чемъ бухты Junk Bay, Hand Bay и Odin Cove особенно удобны въ зимнее время, когда въ Печилійскомъ заливѣ господствуютъ сильные сѣверные вѣтры; бухта же Victoria Bay представляетъ надежное мѣсто стоянки лѣтомъ при южныхъ вѣтрахъ. По свѣдѣніямъ, собраннымъ на мѣстѣ нашимъ консуломъ, бухты Таляньваня никогда не замерзаютъ. Объ означенныхъ удобствахъ Таляньваня и преимущественномъ положеніи его сравнительно съ портомъ Артуръ, надъ коимъ онъ легко можетъ господствовать, Министерству были доставлены свѣдѣнія и другими вполнѣ компетентными въ этомъ дѣлѣ лицами».

---

*) См. «Вынужденныя разъясненія гр. Витте о причинахъ русско-японской войны».

«Помимо сего, Таляньвань безспорно имѣетъ за собою и нѣкоторыя стратегическія преимущества сравнительно со всякимъ другимъ портомъ, расположеннымъ на восточномъ берегу Кореи».

«Дѣйствительно, въ случаѣ разрыва сношеній нашихъ съ Японіей и весьма естественнаго немедленнаго занятія ею порта Фузана и блокированія Корейскаго пролива, суда нашего флота, при обладаніи единственною опорою на восточномъ Корейскомъ побережьи, оказались бы совершенно запертыми въ предѣлахъ Японскаго моря и отрѣзанными отъ главной операціонной базы. Тогда какъ, при тѣхъ же враждебныхъ дѣйствіяхъ Японіи, но при условіи владѣнія портомъ на Ляодунскомъ полуостровѣ, нашимъ судамъ оставался бы совершенно открытымъ выходъ черезъ Желтое море».

Въ началѣ декабря 1897 года русскія военныя суда, какъ сказано выше, вошли въ Даляньвань и въ Портъ-Артуръ. Въ виду тревоги, возбужденной въ Англіи этимъ событіемъ, графъ Муравьевъ въ половинѣ января 1898 года поручилъ русскому послу въ Лондонѣ заявить Сэнтъ-Джемскому кабинету, что, въ случаѣ пріобрѣтенія Россіей въ Тихомъ океанѣ коммерческаго порта, таковой будетъ открытъ для коммерческихъ флотовъ всего свѣта, при чемъ это заявленіе было пріурочено нами къ порту Даляньвань, которымъ въ Англіи особенно интересовались. Объ этой деклараціи маркизъ Солсбери довелъ до свѣдѣнія палаты общинъ, и такимъ образомъ совершился у насъ переходъ отъ первоначальнаго проекта устройства въ Даляньванѣ базы для нашей эскадры къ обѣщанію устроить тамъ коммерческій портъ, доступный для иностранныхъ коммерческихъ судовъ.

Въ пекинскую конвенцію 15-го марта 1898 года *) объ уступкѣ въ арендное пользованіе Россіи Квантунской области была въ связи съ этимъ включена слѣдующая статья (VI):

«Оба правительства соглашаются, что Портъ-Артуръ, какъ исключительно военный портъ, будетъ предоставленъ въ пользованіе только русскимъ и китайскимъ судамъ. Для военныхъ же и коммерческихъ судовъ другихъ государствъ онъ будетъ считаться закрытымъ портомъ. Что касается Даланьваня, то кромѣ одной изъ внутреннихъ бухтъ, которая, наравнѣ съ Портъ-Артуромъ, будетъ назначена исключительно для нуждъ русскаго и китайскаго военныхъ флотовъ,—остальное пространство этого порта будетъ считаться открытымъ для иностранной торговли и доступъ въ него будетъ предоставленъ коммерческимъ судамъ всѣхъ націй».

---

*) См. приложеніе VI-ое.

О подписаніи этой конвенціи было сообщено дипломатическимъ путемъ иностраннымъ державамъ съ указаніемъ, что портъ Даляньвань будетъ открытъ для иностранной торговли, и что суда всѣхъ дружественныхъ націй встрѣтятъ тамъ самое широкое гостепріимство».

17-го марта 1898 г. въ «Правительственномъ Вѣстникѣ» было помѣщено по этому предмету особое правительственное сообщеніе, въ коемъ, между прочимъ, говорилось, что «открытіе коммерческимъ флотамъ всѣхъ иностранныхъ державъ порта Да-лянь-ваня создаетъ въ Тихомъ океанѣ новый обширный центръ для торговыхъ и промышленныхъ предпріятій этихъ державъ при посредствѣ великаго сибирскаго сооруженія, призваннаго отнынѣ, благодаря дружественному уговору между Россіей и Китаемъ, соединить крайніе предѣлы двухъ материковъ Стараго Свѣта».

По статьѣ III дополнительнаго къ пекинской конвенціи протокола отъ 25 апрѣля Россія согласилась на то, чтобы «конечными пунктами желѣзнодорожной линіи, долженствующей соединить сибирскую магистраль съ Ляодунскимъ полуостровомъ, служили порты Артуръ и Даляньвань, а не иной какой-либо пунктъ на побережьѣ означеннаго полуострова».

Инженеръ Кербедзь, телеграммой отъ 17 мая 1898 года, сообщилъ Министру Финансовъ, что, согласно предварительнымъ изысканіямъ, наиболѣе удобной для коммерческаго порта оказалась бухта «Викторія» въ Даляньваньскомъ заливѣ. Окончательный выборъ этой бухты былъ произведенъ 22 мая 1898 года особою комиссіею изъ мѣстныхъ представителей разныхъ вѣдомствъ, о чемъ инженеръ Кербедзь донесъ слѣдующею телеграммою отъ 23 мая:

«Вчера подъ предсѣдательствомъ адмирала Дубасова осматривали, при участіи Военнаго Губернатора и прочихъ властей, Даляньвань, выбирая мѣсто коммерческаго поселка. Единогласно выбрана юго-западная часть Victoria Bay близъ Horse Anchorage. Площадь болѣе 2,000 десятинъ для будущаго города, прекрасная здоровая мѣстность, вдали укрѣпленій. По приблизительному подсчету, потребуется устроить молъ длиною 1,200 саженъ, набережную 1,200 саженъ, вычерпать шестьсотъ тысячъ кубическихъ саженъ грунта при углубленіи гавани на 28 фут. Устройство порта обойдется въ одиннадцать милліоновъ рублей, кромѣ дока и мастерскихъ. Половина расхода можетъ вернуться продажею участковъ. Расходы по содержанію порта окупятся портовымъ сборомъ. Придется построить желѣзнодорожныхъ путей около 6 верстъ. Необходимо скорѣйшее рѣшеніе дѣла, чтобы соотвѣтственно направить линію. Подробныя изысканія и съемки продолжаются. Доложите Министру Финансовъ и телеграфируйте указанія. Необходимо немедленно отчуждать землю подъ всю будущую

территорію города, чтобы избѣгнуть захвата земли спекуляціею частныхъ лицъ. Если послѣдуетъ согласіе Министра, начнемъ въ будущемъ порту устройство временныхъ приспособленій для выгрузки нашихъ матеріаловъ и укрытія рабочаго каравана судовъ. При нынѣшнемъ положеніи, бухта Даляньвань совершенно открыта, невозможна выгрузка, кромѣ малыхъ катеровъ».

Въ одной изъ позднѣйшихъ записокъ (отъ 19-го декабря 1898 г.) инженеръ Кербедзь слѣдующимъ образомъ описываетъ обстоятельства, сопровождавшія выборъ пункта для коммерческаго порта на Квантунѣ:

«Когда я вмѣстѣ съ первой партіей инженеровъ пріѣхалъ въ Портъ-Артуръ (весною 1898 г.), то первыя предположенія были слѣдующія: военный и коммерческій портъ устраивается въ Портъ-Артурѣ, при чемъ въ западной части бухты вычерпывается большой бассейнъ, имѣющій размѣры: 1,000×300 саж. и глубину 28 футъ при отливѣ. На западной сторонѣ этого бассейна располагается товарная и пассажирская станція Портъ-Артуръ. Для всѣхъ портовыхъ устройствъ военнаго порта (доковъ, мастерскихъ, миннаго городка и пр.) назначается восточный берегъ этого западнаго бассейна и берега существовавшаго уже тогда восточнаго бассейна. Для нуждъ порта устраивается второй выходъ въ море, путемъ прокопа отъ упомянутаго западнаго бассейна канала, длиною 400 саж. Сверхъ того, для нуждъ военнаго флота предполагалось оградить рейдъ двумя молами, общей длиной 1,585 саж. Такой проектъ былъ составленъ подъ моимъ руководствомъ въ бытность мою въ Портъ-Артурѣ въ апрѣлѣ 1898 года, всего на сумму 11.200,000 рублей на устройство внутренняго западнаго бассейна и канала и 11.000.000 рублей на постройку рейдовыхъ моловъ.

«Когда этотъ проектъ былъ представленъ на заключеніе бывшаго командующаго военно-морскими силами въ Тихомъ океанѣ, контръ-адмирала Дубасова, то со стороны военныхъ властей были сдѣланы возраженія противъ совмѣщенія коммерческаго и военнаго порта, съ указаніемъ на неудобства и стѣсненія, возникающія отъ этого соединенія. Тогда казалось необходимымъ избрать другое мѣсто для коммерческаго порта.

«Послѣ объѣзда моего, совмѣстно съ инженеромъ Юговичемъ, всѣхъ окрестныхъ бухтъ: Голубиной, Луизы, Товарищества, Керръ, Даляньвань, при участіи представителей военно-морскихъ властей, оказалась удобной, какъ съ точки зрѣнія устройства порта, такъ и вслѣдствіе наличности большой территоріи, пригодной для города,—южная часть Даляньваньскаго залива, именно — бухта «Викторія». Для окончательнаго выбора мѣста для коммерческаго порта 22 мая 1898 года былъ сдѣланъ особый осмотръ бывшимъ командующимъ

военно-морскими силами въ Тихомъ океанѣ, контръ-адмираломъ Дубасовымъ, бывшимъ военнымъ губернаторомъ Даляньваня, командиромъ стрѣлковой бригады, генералъ-маіоромъ Волковымъ, начальникомъ военныхъ инженеровъ, полковникомъ Базилевскимъ, начальниками морского и военнаго штабовъ и многими другими лицами».

«Во время этого осмотра объѣздили всю береговую полосу, которую предполагалось утилизировать для порта и города, и была сдѣлана даже экскурсія за 8 верстъ въ долину рѣки Меланхе для выясненія вопроса о водоснабженіи будущаго Дальняго. При этомъ представителями военнаго вѣдомства обращалось особое вниманіе на то, что предположенное мѣстоположеніе Дальняго отстоитъ въ 10 верстахъ отъ линіи военной обороны, шедшей отъ Кинчжоуской позиціи черезъ г. Киньчжоу и перешеекъ до ст. Нангалинъ, и что, такимъ образомъ, заложеніе коммерческаго города въ этой части бухты Викторія не представляетъ неудобствъ съ военной точки зрѣнія. На основаніи окончательнаго выбора мѣста, который былъ одобренъ всѣми военно-морскими властями, 23-го мая 1898 года мною было послано телеграфное донесеніе объ этомъ въ Правленіе Общества Китайской Восточной желѣзной дороги».

Это донесеніе отъ 23-го мая 1898 года было повергнуто Министромъ Финансовъ 29-го мая на Высочайшее благовоззрѣніе, засимъ послѣдовало Высочайшее повелѣніе Министру Финансовъ: «не упуская времени, распорядиться устройствомъ порта въ Даляньванѣ распоряженіемъ Правленія Восточно-Китайской дороги; о распоряженіи семъ сообщить Министру Иностранныхъ Дѣлъ и Управляющему Военнымъ Министерствомъ».

Наименованіе «Дальній» вмѣсто Даляньваня создано было по иниціативѣ С. Ю. Витте и получило утвержденіе Государя. Сначала предполагалось дать Даляньваню другое названіе, въ которое входило бы понятіе о «славѣ», но Министръ Финансовъ тогда же нашелъ это рискованнымъ въ виду неизвѣстности грядущихъ событій, а потому, приноравливаясь къ обычному народному говору и солдатской склонности на свой ладъ переиначивать иностранныя слова по созвучію, порекомендовалъ назвать Даляньвань—Дальнимъ.

Строителемъ порта и города Дальняго былъ назначенъ инженеръ В. В. Сахаровъ *), одинъ изъ выдающихся русскихъ дѣятелей на Дальнемъ Востокѣ; приводимъ его краткую біографію.

*) Протоколъ засѣданія Правленія Общества отъ 24-го марта 1899 года за № 599.

Инженеръ Владиміръ Васильевичъ Сахаровъ родился въ 1860 году, образованіе получилъ въ Николаевскомъ Инженерномъ училищѣ и Николаевской Инженерной Академіи. Въ 1896 году, послѣ цѣлаго ряда выполненныхъ имъ сложныхъ работъ (въ Мургабѣ, Поти, Ейскѣ и т. д.), онъ впервые попалъ на Дальній Востокъ въ качествѣ завѣдывающаго постройкой набережной во Владивостокѣ. Эта постройка представляла значительную трудность, главнымъ образомъ, въ виду неимѣнія на мѣстѣ техническихъ приспособленій для требуемыхъ крупныхъ работъ. Въ виду этого инженеру Сахарову пришлось одновременно съ производствомъ необходимыхъ точныхъ изысканій для столь прихотливыхъ морскихъ сооруженій, какъ глубокія набережныя въ замерзающемъ порту, дѣлать заказы и сборку на мѣстѣ необходимыхъ предметовъ для землечерпательнаго каравана, пароходовъ и тралеровъ; параллельно съ этимъ онъ производилъ изысканія во всѣхъ прилегающихъ къ Владивостоку бухтахъ для составленія общаго проекта большого порта, въ который строимая имъ набережная должна была войти лишь незначительной частью. Для раціональности большого проекта онъ пользовался широко всѣми свѣдѣніями о нуждахъ торговли, ея возможномъ развитіи, объ особенностяхъ жизни моря нашего Востока, обычаяхъ и практикѣ мореходства. Онъ смотрѣлъ на созданіе проекта порта во Владивостокѣ не только съ технической, но и съ экономической и бытовой стороны. Обширный и детально разработанный проектъ порта во Владивостокѣ былъ имъ законченъ одновременно съ окончаніемъ глубокой океанской набережной въ 1898 году. Къ этому же времени имъ былъ разработанъ и начатъ постройкой особый самостоятельный портъ также для океанскихъ пароходовъ во владивостокской бухтѣ, у мыса Эгершельдъ для Китайской Восточной желѣзной дороги. Эту работу онъ приводилъ уже къ окончанію, когда былъ вызванъ въ Петербургъ для принятія участія въ разработкѣ, совмѣстно съ инженеромъ С. И. Кербедзь, проекта обширнаго незамерзающаго порта въ Даляньваньской бухтѣ и портоваго при немъ города. Въ 1899 году В. В. вернулся изъ Петербурга съ обширными планами созданія здѣсь, на Дальнемъ Востокѣ, первой русской колоніи, преслѣдующей исключительно обще-культурные, промышленные и торговые интересы. Сдѣлавъ огромные заказы всѣхъ механическихъ приспособленій для предстоявшей грандіозной работы, какъ на русскихъ и англійскихъ, такъ и на шанхайскихъ заводахъ, инженеръ Сахаровъ приступилъ къ детальнымъ изысканіямъ и разработкѣ, согласно полученнымъ даннымъ, своего грандіознаго проекта и къ немедленному выполненію того, что возможно было дѣлать, такъ-сказать, голыми руками. Но постепенно приходили заказанныя приспо-

собленія, заканчивались изысканія, и во всѣхъ деталяхъ вырисовывался проектъ порта и города, который получилъ названіе Дальняго.

Работать здѣсь приходилось въ совершенно особыхъ условіяхъ: постройка порта и города началась на совершенно пустомъ мѣстѣ. Пришлось устраивать временные дома и для служащихъ, и для рабочихъ; привлекать всѣми силами и поселянъ-китайцевъ, заинтересовывая ихъ жизнью вблизи мѣста работъ; такимъ путемъ здѣсь создавались цѣлыя китайскія деревни; необходимо было изыскивать подрядчиковъ, или, вѣрнѣе, посредниковъ; пришлось также озаботиться введеніемъ какой-либо правовой организаціи въ образовавшіяся китайскія общества и поселенія; принять мѣры къ охранѣ пріобрѣтенныхъ земель, такъ какъ для нуждъ города и связанныхъ съ нимъ предпріятій отчуждено было до ста квадратныхъ верстъ земли; надо было также приступить, какъ можно скорѣе, къ эксплоатаціи пріобрѣтенныхъ земель отдачей ихъ въ аренду, какъ китайцамъ, такъ и различнымъ русскимъ предпринимателямъ. Привлекая сюда русское населеніе, необходимо было озаботиться о введеніи временнаго управленія этой территоріей, выдѣленной вскорѣ въ особое градоначальство. Организація здѣсь гражданскаго управленія требовала большой осмотрительности и энергіи въ виду разнохарактерности населенія и различія интересовъ. Рядомъ съ этимъ шла неутомимая работа строительства. В. В. видѣлъ необходимость сосредоточить въ однѣхъ рукахъ и строительную, и административную власть; имъ былъ составленъ проектъ немедленнаго введенія градоначальства, каковой проектъ онъ повезъ въ Петербургъ, и вернулся оттуда уже не только Главнымъ Инженеромъ, но и градоначальникомъ Дальняго. Въ 1904 г. были почти закончены всѣ портовыя и городскія работы: молы, доки, заводы, механическій и литейный,—всюду съ электрической энергіей, городъ съ водопроводомъ, канализаціей, шоссированными улицами, электрическимъ освѣщеніемъ, европейскими гостиницами и пр.

Нахлынувшія военныя событія застигли Владимира Васильевича у конца его задачи. Опасность не заставила его покинуть порученное дѣло; онъ послѣднимъ отступилъ изъ Дальняго пѣшкомъ, съ горстью служащихъ, отходя къ Артуру. Здѣсь онъ, по своему желанію, надѣлъ опять военный мундиръ штабсъ-капитана и до конца исполнялъ свой долгъ, руководя окопными и минными работами въ періодъ военныхъ дѣйствій. Здѣсь онъ и погибъ среди выполненія добровольно на себя принятыхъ обязанностей.

Дабы судить о быстротѣ и успѣшности постройки Дальняго, необходимо отмѣтить, что уже во время упомянутой выше своей поѣздки въ Маньчжурію въ 1902 году послѣ личнаго посѣщенія и осмотра произведенныхъ работъ,

Витте въ томъ же цитированномъ ранѣе всеподданнѣйшемъ докладѣ, между прочимъ, писалъ:

«Конечнымъ пунктомъ Китайской Восточной желѣзной дороги, или, вѣрнѣе, южной ея вѣтви является Дальній. Высочайшею волею этому городу предназначено занять мѣсто первостепеннаго русскаго торговаго пункта на Дальнемъ Востокѣ.

«При посѣщеніи этого города я обращалъ главное вниманіе на то, чтобы выяснить положеніе и нужды его съ точки зрѣнія возможно лучшаго выполненія упомянутой цѣли.

«Мѣсто для города Дальняго и его порта выбрано весьма удачно, на берегу обширнаго, но достаточно закрытаго отъ вѣтровъ и волненій Даляньваньскаго залива Окружающія заливъ горы служатъ прекрасной защитой отъ вѣтровъ и дѣлаютъ мѣстоположеніе города весьма живописнымъ. Отведенная подъ городскую территорію площадь, хотя и имѣетъ нѣсколько неровную волнистую поверхность, но не представляетъ особаго затрудненія для проложенія улицъ, проектированныхъ съ довольно пологими уклонами, и, вмѣстѣ съ тѣмъ, по размѣрамъ своимъ вполнѣ достаточна для вѣроятнаго въ будущемъ дальнѣйшаго расширенія городского поселенія. Территорія будущаго города подраздѣлена на три части: административную и двѣ торговыхъ—европейскую и китайскую. Административный городокъ въ настоящее время совершенно уже отстроенъ. Въ немъ находятся: дома управленія по сооруженію порта и города, помѣщеніе морского пароходства Китайской Восточной желѣзной дороги, помѣщеніе градоначальства, жилые дома для служащихъ въ порту, на желѣзной дорогѣ и въ морскомъ пароходствѣ, а также для русскихъ и китайскихъ рабочихъ; здѣсь имѣются также церковь-школа, больница, общественное собраніе и временное помѣщеніе Русско-Китайскаго Банка. Улицы шоссированы, вокругъ домовъ разведены садики, устроены сплавная канализація, электрическое освѣщеніе и временный водопроводъ. Дома всѣ каменные, преимущественно двухъэтажные, построенные въ разнообразныхъ стиляхъ. Въ общемъ эта часть имѣетъ уже видъ вполнѣ благоустроеннаго города.

«Въ торговыхъ частяхъ города, какъ въ европейской, такъ и китайской, распоряженіемъ Общества Китайской Восточной желѣзной дороги предположено также построить общественныя зданія и проложить улицы. Къ прибытію моему въ Дальній эти послѣднія уже были всѣ распланированы, а также сдѣлана съемка и насыпка земли подъ размежеванные кварталы. Въ европейской части во время моего пребыванія избрано, по моему указанію, мѣсто для православнаго храма, къ возведенію котораго приступлено. Начата также постройка коммерческаго училища того же типа, какъ въ Харбинѣ, и сооружается гостиница. Европейская часть города ограничивается съ запада большимъ паркомъ, который отчасти образованъ изъ рощи, окружавшей бывшую на этомъ мѣстѣ китайскую деревню, отчасти засаживается теперь; въ этомъ паркѣ устроены питомникъ и небольшая оранжерея. За паркомъ отведена площадь подъ китайскіе кварталы. Здѣсь русскимъ подданнымъ изъ китайцевъ Тифонтаемъ строится уже большой каменный китайскій театръ. Для привлеченія въ Дальній крайне необходимаго здѣсь китайскаго рабочаго и ремесленнаго люда важно

предоставить ему возможность пользоваться привычными ему удовольствіями, а въ числѣ послѣднихъ одно изъ первыхъ мѣстъ занимаютъ у китайцевъ театральныя представленія.

«Но едва ли не важнѣйшими изъ возводимыхъ въ Дальнемъ сооруженій, съ точки зрѣнія его будущаго торговаго развитія, являются его портовыя устройства, въ виду чего на надлежащее оборудованіе послѣднихъ мною съ самаго начала обращено особое вниманіе. Въ крупныхъ чертахъ работы по этой части находятся нынѣ въ слѣдующемъ положеніи:

«Портъ Дальній по окончаніи всѣхъ работъ представитъ собою ограниченную искусственными загражденіями (молами и волноломомъ) часть бухты Викторія, общею водною площадью 430,000 кв. саж., что соотвѣтствуетъ приблизительно размѣрамъ гавани въ Одессѣ. Въ большей части своей этотъ водный бассейнъ имѣетъ быть углубленъ посредствомъ землечерпанія до 28 футовъ въ низкій отливъ, что вполнѣ достаточно для самыхъ большихъ океанскихъ пароходовъ, въ меньшей части—до 18 футовъ, соотвѣтствующей осадкѣ каботажныхъ судовъ. Ко времени моего пріѣзда уже было вычерпано до 250,000 куб. саж. земли, и такимъ образомъ закончено около половины означенной дноуглубительной работы. Выдвинутые въ море молы отдѣлываются каменными набережными, общее протяженіе которыхъ составляетъ до 1,200 саженъ, такъ-что у нихъ смогутъ одновременно ошвартовываться до восьми океанскихъ и до 12-ти каботажныхъ судовъ. На двухъ большихъ изъ этихъ моловъ къ пріѣзду моему оказалась сдѣланной половина работъ, преимущественно подводныхъ, а также сложена набережная, къ которой могли свободно причаливать суда. Совершенно законченною я засталъ такъ-называемую рабочую гавань, въ которую коммерческіе пароходы заходятъ еще съ минувшаго года. Вполнѣ готовъ также сухой докъ, предназначенный, главнымъ образомъ, для ремонта судовъ Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, но могущій служить также и для другихъ судовъ осадкою не болѣе восемнадцати футовъ. Для большихъ океанскихъ судовъ предположено соорудить второй докъ большихъ размѣровъ, при чемъ уже и приступлено къ работѣ; постройка этого дока имѣетъ для насъ важное значеніе въ томъ отношеніи, что освободитъ наши крупные океанскіе пароходы отъ необходимости ходить чиниться въ японскіе порты.

«Судя по нынѣшнему положенію работъ, можно ожидать окончательнаго оборудованія Дальнинскаго порта приблизительно черезъ годъ. Закончить къ этому времени также и всѣ необходимыя городскія устройства не представляется возможнымъ, но въ этомъ нѣтъ и особенной надобности. Оборудованіе этихъ устройствъ можно будетъ безъ всякаго ущерба для развитія Дальняго, какъ зарождающагося пункта всемірной торговли, вести исподволь, параллельно съ постепеннымъ заселеніемъ городской территоріи.

«Такимъ образомъ, приблизительно черезъ годъ въ Дальнемъ будутъ налицо необходимыя условія, при которыхъ можетъ начаться здѣсь правильная портовая и городская жизнь. Но, само собою разумѣется, наличности однихъ этихъ условій было бы далеко недостаточно, чтобы вызвать къ жизни тотъ первоклассный морской

торговый пунктъ, который имѣетъ здѣсь возникнуть. Для достиженія этой цѣли остается осуществить еще рядъ болѣе или менѣе сложныхъ задачъ, на важнѣйшихъ изъ коихъ я позволю себѣ остановиться.

«Будущее Дальняго, какъ торговаго города, во многомъ будетъ зависѣть отъ количества грузовъ, которые удастся направить къ нему по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ изъ Маньчжуріи. Кромѣ того, для обращенія Дальняго въ оживленный центръ международной торговли, по моему мнѣнію, существенно необходимо, чтобы въ немъ были установлены такія нормы гражданской, торговой и вообще культурной жизни, которыя, на сколько возможно, были бы сходны съ порядками, привычными для населенія въ наиболѣе благоустроенныхъ центрахъ Дальняго Востока, отнюдь не стѣсняли бы торговой и промышленной дѣятельности и возможно менѣе ограничивали бы свободу пребыванія и поселенія въ Дальнемъ какъ иностранныхъ, такъ и русскихъ подданныхъ. Главное въ этомъ отношеніи для Дальняго уже сдѣлано введеніемъ здѣсь, по Высочайше утвержденному Его Величествомъ положенію объ управленіи Квантунской областью, особаго устройства городского общественнаго управленія примѣнительно къ мѣстнымъ условіямъ и дарованіемъ Дальнему правъ порто-франко. Важно вести дѣло дальше въ томъ же направленіи, строго проводя его во всѣхъ частныхъ случаяхъ.

«Въ соотвѣтствіи съ этимъ, по ознакомленіи съ положеніемъ дѣла въ Дальнемъ, я счелъ своимъ долгомъ дать нѣсколько указаній, касающихся администраціи города и привлеченія въ него коммерческаго населенія.

Въ отношеніи администраціи Дальняго мною сдѣлано распоряженіе о возможно скорѣйшей окончательной организаціи его общественнаго управленія.

По временному положенію объ управленіи Квантунской областью для завѣдыванія хозяйствомъ и благоустройствомъ Дальняго при мѣстномъ градоначальникѣ имѣетъ состоять Городской Совѣтъ, образуемый, подъ предсѣдательствомъ градоначальника, изъ шести выборныхъ членовъ и одного члена по назначенію Общества Китайской Восточной жел. дор.

Этого Совѣта до настоящаго времени въ Дальнемъ не существуетъ и, съ Высочайшаго соизволенія отъ 17-го мая текущаго года, права и обязанности его, впредь до учрежденія Совѣта, временно возложены на Главнаго Инженера по сооруженію города и порта.

«Говоря о Дальнемъ, необходимо, хотя въ краткихъ чертахъ, коснуться отношеній его къ Владивостоку. Послѣдній также, какъ и первый, является оконечностью Сибирской желѣзной дороги и потому наравнѣ съ нимъ заинтересованъ въ привлеченіи къ себѣ какъ транзитныхъ грузовъ, слѣдующихъ по этой дорогѣ, такъ и товарообмѣна Маньчжуріи съ другими странами. Сооруженіе Дальняго, несомнѣнно, нанесло громадный ущербъ Владивостоку, и со стороны купечества послѣдняго постоянно теперь слышатся жалобы, что Дальній убьетъ торговлю Владивостока, и что для сохраненія за этимъ наиболѣе крупнымъ торговымъ центромъ нашей Приамурской окраины его значенія необходимо тарифами и другими мѣрами поставить торговлю Дальняго въ болѣе стѣснительныя условія.

«Приведенный взглядъ необходимо считать основаннымъ на недоразумѣніи. Послѣ того, какъ занятіе Квантуна стало совершившимся фактомъ и сооружена желѣзная дорога, соединяющая центръ Желтаго моря съ русскою желѣзнодорожною сѣтью, было бы прямо ущербомъ насущнымъ интересамъ Россіи отказываться отъ созданія коммерческаго порта на оконечности этой дороги, на берегу теплаго незамерзающаго моря, къ которому исторически неудержимо стремилась Россія. Владивостокъ не можетъ имѣть преимущество передъ Дальнимъ, открытымъ для навигаціи круглый годъ и лежащимъ ближе къ торговымъ центрамъ Китая. Дать старому Владивостоку перевѣсъ надъ вновь возникающимъ Дальнимъ нельзя и искусственной регуляціей провозныхъ платъ (тарифовъ). Нельзя этого сдѣлать потому, что около самаго Ляодунскаго полуострова, къ сѣверу отъ Дальняго, а, слѣдовательно, и ближе къ населенному району Маньчжуріи, расположенъ портъ Инкоу, отъ котораго по рѣкѣ Ляохэ или Мукденскому тракту товары поднимаются на китайскихъ джонкахъ или гужомъ внутрь Маньчжуріи до Тьелина или Мукдена. Поэтому, при установленіи тарифовъ для Дальняго, ставки провозной платы необходимо разсчитывать такъ, чтобы устранить конкуренцію Инкоу, вслѣдствіе чего нельзя, желая дать перевѣсъ Владивостоку передъ Дальнимъ, установить провозную плату отъ послѣдняго выше, чѣмъ отъ Владивостока, такъ какъ, возвысивъ плату для Дальняго, мы тѣмъ самымъ убьемъ и Владивостокъ, и Дальній въ пользу Инкоу. Кромѣ того, нельзя забывать, что Дальній теперь такой же русскій городъ, какъ и Владивостокъ, и, съ точки зрѣнія основныхъ задачъ Россіи на крайнемъ Востокѣ, принесеніе Дальняго въ жертву интересамъ Владивостока представляется едва ли допустимымъ.

«Примиреніе интересовъ этихъ двухъ городовъ нужно искать не въ подавленіи одного въ пользу другого, а въ разграниченіи сферъ ихъ торговаго вліянія, въ устраненіи между ними ненужной конкуренціи. Владивостоку долженъ быть предоставленъ естественно тяготѣющій къ нему районъ Пріамурскаго края и сѣверо-восточной Маньчжуріи, Дальнему—Маньчжурія южная. Въ этихъ видахъ, въ бытность мою на Дальнемъ Востокѣ, мною даны были указанія относительно установленія транзита иностранныхъ товаровъ черезъ Владивостокъ въ Маньчжурію и для обезпеченія торговли этого порта приняты нѣкоторыя мѣры.

«Наконецъ, необходимо коснуться размѣра затратъ, понесенныхъ на постройку Дальняго. Тѣ, кто признаетъ сооруженіе его излишнимъ, не вызваннымъ необходимостью, указываютъ обыкновенно на громадную его стоимость и на непроизводительность расхода.

«Въ общемъ затраты на Дальній исчисляются въ настоящее время въ 18.850,000 рублей, но, вѣроятно, значительно превысятъ эту сумму. Тѣмъ не менѣе, можно съ увѣренностью разсчитывать, что при свободномъ развитіи въ Дальнемъ торговой жизни весь этотъ расходъ легко можно будетъ возмѣстить государству изъ выручки отъ продажи земли въ частныя руки. Это видно изъ слѣдующаго приблизительнаго расчета. На происходившихъ въ первыхъ числахъ сего ноября въ Дальнемъ торгахъ было продано всего 16,843 кв. саж. земли, за 425,027 рублей, что составляетъ въ среднемъ около 25 рублей за квадратную сажень. Цѣна эта въ будущемъ, несомнѣнно, должна повыситься по мѣрѣ заселенія города и развитія его торговыхъ обо-

ротовъ. Тѣмъ не менѣе, если принять даже эту расцѣнку для всѣхъ участковъ, намѣченныхъ къ отчужденію въ частныя руки только въ первую очередь, площадью приблизительно въ шестьсотъ тысячъ кв. саж., то выручка Общества Китайской Восточной желѣзной дороги отъ продажи одной этой земли должна опредѣлиться въ 15 милліоновъ рублей. Между тѣмъ, площадь участковъ, намѣченныхъ къ продажѣ въ первую очередь, составляетъ лишь приблизительно четвертую долю всей территоріи, предназначенной въ Дальнемъ для отчужденія въ частныя руки. Для большаго же обезпеченія интересовъ казны въ этомъ отношеніи и устраненія возможной конкуренціи въ будущемъ со стороны земель, расположенныхъ на другой сторонѣ бухты Викторіи, мною, въ бытность мою въ Дальнемъ, сдѣлано распоряженіе объ отчужденіи и этихъ земель подъ городъ Дальній».

Приведенное описаніе постройки порта и города Дальняго невольно грѣшитъ нѣкоторою офиціальною сухостью, такъ какъ по отсутствію живыхъ или письменныхъ воспоминаній участниковъ, при составленіи этой главы пришлось пользоваться, главнымъ образомъ, уцѣлѣвшими актами и документами, по самой природѣ своей не предназначенными къ сколько-нибудь яркой передачѣ своеобразнаго быта и настроеній тѣхъ русскихъ людей, которые волею судьбы оказались призванными осуществлять здѣсь на берегу Тихаго океана это гигантское строительство.

Съ тѣмъ большимъ удовлетвореніемъ мы текстуально воспроизводимъ ниже единственное дошедшее до насъ живое и картинное описаніе постройки Дальняго въ воспоминаніяхъ одного изъ видныхъ прежнихъ дѣятелей Китайской Восточной желѣзной дороги инженера А. А. Губанова.

«Во главѣ организаціи постройки города и порта Дальняго стояли: Главный инженеръ В. В. Сахаровъ и его помощники—инженеры Тиммъ, Носовъ, Тренюхинъ и Зиловъ.

Кромѣ того, для исполненія архитектурныхъ работъ были приглашены еще архитекторы—К. И. Штемперъ и К. Г. Скалимовскій.

Очутившимся здѣсь на далекой окраинѣ и въ пустынномъ мѣстѣ этимъ лицамъ въ первую очередь пришлось сдѣлать большія усилія по привлеченію рабочихъ, подрядчиковъ и по организаціи заготовки матеріаловъ; въ этомъ отношеніи сразу же обнаружился удачный подборъ строителемъ своихъ сотрудниковъ.

Были устроены грандіозныя каменоломни, начата разборка въ ближайшихъ горахъ грунта для засыпки части залива, съ автоматической, подъ уклонъ, подачей вагонетокъ съ землей изъ карьера къ мѣсту засыпки. Были устроены известково-обжигательныя и кирпиче-обжигательныя Гофмановскія

печи. Организована закупка лѣса въ Америкѣ, доставка рабочихъ изъ Чифу; приглашенъ рядъ опытныхъ подрядчиковъ, въ числѣ коихъ былъ извѣстный на Дальнемъ Востокѣ китаецъ Тифонтай,—устроены солидныя механическія мастерскія, и въ широкомъ размѣрѣ поведены работы по изготовленію искусственныхъ бетонныхъ камней, трубъ и т. под.

Въ первую очередь было приступлено къ приготовленію бетонныхъ массивовъ, необходимыхъ для устройства набережной и моловъ для пароходныхъ пристаней; одновременно началась насыпка въ бухтѣ волнолома, вынесеннаго въ заливъ впереди всѣхъ портовыхъ сооруженій, благодаря чему въ самомъ порту царила полная тишина.

На пустынномъ доселѣ берегу Даліенванскаго залива со сказочной быстротой создавался красивый уже отъ рожденія городъ—Дальній.

Жизнь рабочая, жизнь строителей лихорадочнымъ темпомъ проявлялась всюду и била ключомъ творчества, давая взорамъ человѣка рѣдкое удовлетвореніе видѣть свою работу и энергію воплощенными въ живые образы и реальныя созданія.

Это было не простое обычное производство строительныхъ работъ. Это было, именно, то творчество, которое могло наполнять и удовлетворять людей, оторванныхъ отъ родины и далеко отъ нея брошенныхъ въ чуждый ихъ жизни, обычаямъ и духу и, вдобавокъ, пустынный край; душа людей въ тайникахъ своихъ гдѣ-то болѣла и тосковала, выброшенная изъ родного міра. И исходъ болѣзненному чувству былъ только въ лихорадочной работѣ; никто не лѣнился, никого не надо было подгонять, и въ этой самой работѣ люди находили отдыхъ отъ внутренней боли.

Въ то же время здѣсь царила атмосфера здороваго, спортивнаго веселья: устраивались парки, площадки для игръ, яхтъ-клубъ, общественное собраніе, гребныя гонки, поѣздки на острова, спектакли и т. п. Организованъ былъ хоръ музыкантовъ и уже поговаривали о созданіи здѣсь школы искусствъ.

Все указывало на совершенно здоровое удовлетвореніе потребностей развлеченія и отдыха.

Въ небольшомъ, но прекрасномъ храмѣ въ воскресные дни самъ главный строитель, его сотрудники и пришлые сюда съ разныхъ сторонъ христіане находили возможность удовлетворять въ молитвѣ высшія потребности духа.

Все это безъ всякихъ преувеличеній и прикрасъ рисовало культурный обликъ прибывшихъ сюда на работу русскихъ строителей. Они не могли, разумѣется, знать, какъ повернется къ этому русскому начинанію ликъ исторіи,—благопріятно или нѣтъ потекутъ для русскаго дѣла будущіе годы.

Одно, что они, несомнѣнно, ясно и отчетливо сознавали и понимали,—это, что они призваны участвовать въ дѣлѣ великаго культурнаго значенія.

И эти люди стремились выполнить свою работу такъ, чтобы русское имя на міровой сценѣ не потерпѣло ущерба.

Городъ росъ быстро. Красивыя зданія наполняли его, вырастали сады, сооружались и улыбались веселенькія каменныя ограды, разбивались и быстро шоссировались улицы. Изъ того самаго щебня,—отброса отъ изготовленія бетонныхъ массивовъ, отъ ломки камня въ каменоломняхъ,—создавались хорошо укатанныя шоссе съ правильными водостоками и водоотводами. Все дѣлалось по всѣмъ правиламъ строительнаго искусства. И это обстоятельство выгодно отличало новый городъ Дальній отъ городовъ старыхъ, гдѣ часто строительное искусство вынуждено итти на компромиссы съ создавшейся многими десятилѣтіями обстановкою жизни. Выросъ красивый домъ главнаго инженера, назначеннаго градоначальникомъ создаваемаго имъ города. Выросло и прекрасное помѣстительное и свѣтлое зданіе градоначальства, гдѣ помѣщались и строительныя конторы управленія постройки. Не вдалекѣ, на одной площади съ этими зданіями, возведена была не большая, но чрезвычайно уютная гостиница для пріюта тѣхъ пріѣзжающихъ, которыхъ уже къ этому времени сталъ привлекать новый городъ.

Возводились одинъ за другимъ изящные домики въ два или полтора этажа для служащихъ постройки и будущихъ агентовъ желѣзной дороги. Ближе къ желѣзнодорожной линіи выросло большое красивое зданіе Управленія Морского Пароходства К. В. ж. д.

Возникъ рядъ жилыхъ домовъ для желѣзной дороги у мѣста будущаго вокзала. Городъ возникалъ какъ въ нѣкой сказкѣ, словно по мановенію волшебной руки, и его быстрое развитіе свидѣтельствовало о той любви и вниманіи, которыя вкладывали строители въ порученное имъ дѣло. А въ порту, между тѣмъ, кипѣла другая работа. Тамъ на глазахъ у всѣхъ творилось еще болѣе жизненное дѣло: создавалась база для коммерческаго благосостоянія будущаго города.

Бетонные массивы, вѣсомъ 200—300 пудовъ, заранѣе заготовленные въ большомъ количествѣ для будущей набережной и моловъ, захватывались подъемными кранами и легко опускались на мѣста по проектированной линіи; своими стройными рядами они реализовали смѣлые замыслы строителей. Набережныя и молы одѣвались прочными каменными одеждами со стороны моря, а внутренняя часть къ сушѣ заполнялась, не отставая въ темпѣ, подаваемымъ каменнымъ боемъ, щебнемъ и просто землею изъ разрабатываемыхъ въ ближнихъ горахъ карьеровъ.

Уже разбился и выросъ портовый городокъ съ мастерскими и Управленіемъ порта. Уже показались первые свои и чужіе корабли, прибывающіе въ этотъ новорожденный портъ. Поистинѣ это былъ настоящій праздникъ. На торговомъ плацу, оставленномъ между административной и портовой частями города, разросся значительный базаръ, вносившій торговое оживленіе.

Работы по укладкѣ массивовъ велись энергично, и младенецъ-портъ на глазахъ росъ, крѣпъ и становился на ноги. Несомнѣнно, это была одна изъ свѣтлыхъ страницъ удовлетворенія строителей созданіемъ своихъ рукъ. Начались стройкой обширные пакгаузы на молахъ и приступлено къ разбивкѣ и развитію желѣзнодорожныхъ путей. Однако, эти послѣднія работы были, повидимому, уже на второмъ планѣ и замѣтно отставали.

Отсталость эта сдѣлалась еще рельефнѣе, когда Дальній связался сплошной желѣзнодорожной линіей съ Харбиномъ.

Начали прибывать эксплоатаціонные агенты, начали прибывать и грузы.

Грузовъ ожидали и съ моря. И городъ, и портъ были вынуждены срочно разрѣшать новые вопросы, вытекающіе изъ эксплоатаціи жел. дороги.

Прибылъ инженеръ А. А. Губановъ для урегулированія вопросовъ, связанныхъ съ передачею всѣхъ сооруженій въ вѣдѣніи эксплоатаціоннаго у-нія К. В. ж. д.

Строителямъ жаль было разставаться съ любимымъ дѣтищемъ, отдавать часть своей жизни новымъ инженерамъ—новымъ людямъ Неудивительно было поэтому желаніе всячески оттянуть передачу, выразившееся въ длительной перепискѣ по этому поводу съ Правленіемъ въ Петербургѣ. Но... Необходимо —необходимо... И передача началась. Съ заминками, съ разногласіями, съ недружелюбнымъ отношеніемъ къ вновь прибывшему настойчивому инженеру, въ которомъ порой склонны были видѣть почти личнаго врага.

Вскорѣ, однако, эта естественная ревность строителей уступила мѣсто спокойному дѣловому отношенію къ одной общей для всей Китайской Восточной жел. дор. задачѣ, и хорошія взаимоотношенія мало-по-малу установились. Къ началу же зимы 1903 г. эти отношенія окончательно окрѣпли и стали уже вполнѣ дружескими. Строители и эксплоатаціонные агенты начали сливаться въ одну общую семью.

Дальнинская колонія быстро ширилась, и собравшимся сюда издалека русскимъ людямъ будущее отнюдь не рисовалось столь мрачнымъ и катастрофическимъ, каковымъ оно оказалось уже въ январѣ 1904 года, въ связи съ неожиданнымъ нападеніемъ японцевъ.

Мы видимъ, что задачи Общества Китайской Восточной жел. дор., основаннаго первоначально лишь для постройки линіи отъ Забайкалья къ Уссурійскому краю, на первыхъ же шагахъ его дѣятельности получили неожиданно значительное приращеніе въ видѣ возложенія на него постройки также Южной вѣтви и города Дальняго съ оборудованіемъ здѣсь большого торговаго порта.

Но и это было еще не все. Высочайшими повелѣніями отъ 5-го февраля и 29-го іюня 1899 года Обществу Китайской Восточной жел. дор. было поручено также устройство морского пароходства въ водахъ Тихаго океана, которое, съ одной стороны, удовлетворяло бы усиленной потребности въ срочномъ морскомъ сообщеніи, а съ другой — служило бы продолженіемъ Великаго Сибирскаго пути для тѣхъ пассажировъ и грузовъ, которые будутъ направляться въ порты Китая, Японіи и Кореи и обратно; при этомъ имѣлось въ виду заблаговременно овладѣть фрахтами и привлечь всецѣло на пароходы Общества грузы и пассажировъ въ указанныхъ направленіяхъ, устранивъ заранѣе возможность конкуренціи японскаго пароходства.

Утвержденнымъ 9-го іюля 1901 года Положеніемъ о Морскомъ Пароходствѣ О-ва Китайской Восточной жел. дор. конкретныя его задачи были опредѣлены слѣдующимъ образомъ:

I. Связать рейсами порты Приморской области между собою, съ Квантунской областью и съ Сахалиномъ, а равно съ портами Кореи, Японіи и Китая.

II Связать рейсами Владивостокъ съ портами Охотскаго и Берингова морей.

III. Во время постройки К. В. ж. д. обезпечить срочную доставку необходимыхъ для дороги грузовъ, матеріаловъ и рабочихъ и тѣмъ содѣйствовать успѣшному ходу постройки дороги.

IV. Во время эксплоатаціи К. В. ж. д. связать пароходными рейсами конечные пункты дороги—Дальній и Владивостокъ съ главнѣйшими портами Китая, Японіи и Кореи и тѣмъ обезпечить правильную и скорую передачу почты, пассажировъ и грузовъ, кои будутъ слѣдовать на Дальній Востокъ и обратно.

§§ 6 и 8-мъ цитируемаго положенія опредѣлились слѣдующіе размѣры, количество и качества пароходовъ Общества:

«Общество должно имѣть такое количество пароходовъ и такихъ измѣреній и силъ, какіе необходимы для исполненія рейсовъ съ указанной въ на-

стоящемъ положеніи скоростью и для обезпеченія безопаснаго, правильнаго и безостановочнаго движенія грузовъ и пассажировъ».

Всѣ суда постройки 1901 года, а равно всѣ пріобрѣтаемые пароходы Общества должны удовлетворять правиламъ англійскаго Ллойда или Бюро Веритасъ, по высшему классу.

Изъ числа 6 пароходовъ постройки 1901 года, два парохода должны развивать на 6-часовомъ пробномъ пробѣгѣ, съ половиннымъ количествомъ груза съ запасомъ угля приблизительно на 7 дней полнаго хода, среднюю скорость 16 миль въ часъ и четыре парохода должны развивать при тѣхъ же условіяхъ среднюю скорость 12 миль; всѣ же остальные пароходы, совершающіе рейсы по линіямъ срочнаго плаванія, должны удовлетворять требованіямъ, опредѣленнымъ утвержденною Министромъ Финансовъ инструкціею о порядкѣ освидѣтельствованія судовъ Общества.

Согласно § 8 того же положенія всѣ пароходы и суда Общества, предназначенные для срочныхъ линій, должны были имѣть помѣщеніе для классныхъ и палубныхъ пассажировъ, а также необходимыя приспособленія для перевозки грузовъ, и постоянно содержаться въ полной исправности.

Пароходы же, предназначаемые исключительно для пассажирскаго сообщенія, могли не имѣть грузовыхъ приспособленій.

Во исполненіе указанныхъ заданій большая часть пароходовъ Общества была заказана и выстроена за границей; по отзывамъ лицъ, пользовавшихся ими, они поражали своей роскошью и удобствомъ; уже въ 1903 году Общество располагало 20 крупными пароходами, не считая болѣе мелкихъ судовъ. Общая стоимость тихоокеанской флотиліи, согласно офиціальному отчету, достигла $11^1/_2$ милліоновъ рублей*).

Талантливымъ организаторомъ дѣла оказался А. А. Бостельманъ, а первымъ завѣдывающимъ флотиліей былъ назначенъ Ф. Ф. Классингъ. Общее руководство дѣлами пароходства было впослѣдствіи возложено на члена Правленія г. Кази.

Общество К. В. ж. д., кромѣ того, сразу же организовало собственные склады и конторы въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ останавливались пароходы; съ самаго начала оно имѣло собственные пристани во Владивостокѣ, Портъ-Артурѣ, Дальнемъ, Чифу, Инкоу и въ скоромъ времени пріобрѣло таковыя на Посьетѣ, Де-Кастри, Петропавловскѣ и въ Шанхаѣ**); угольные склады имѣлись

*) См. кн. Куломзина «Историческій очеркъ развитія Сибирскаго рельсоваго пути».

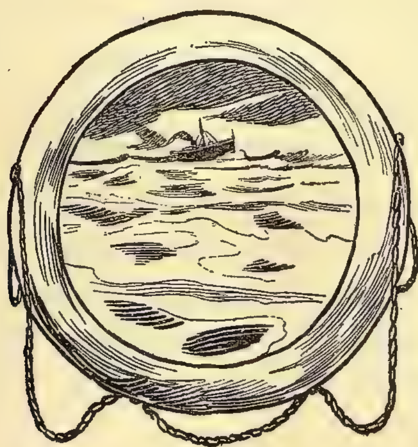
**) Въ настоящее время имущество и пристань въ Шанхаѣ сданы Правленіемъ О-ва въ аренду.

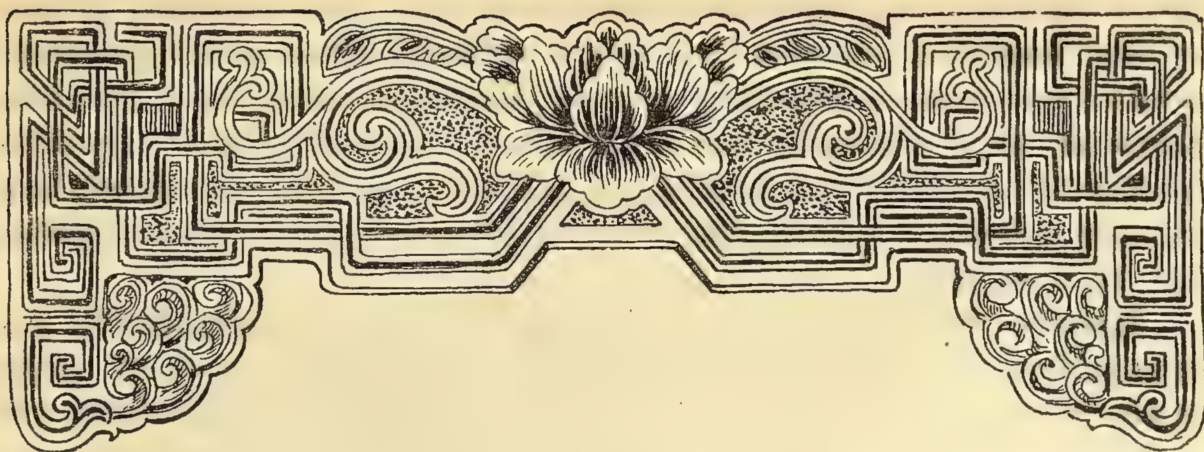
въ Портъ-Артурѣ, Чифу и Нагасакахъ. Агентства были постепенно открыты ео Владивостокѣ, Николаевскѣ на Амурѣ, Дуэ (на Сахалинѣ). Нагасакахъ, Чифу, Ньючжуанѣ, Шанхаѣ и т. д.

Въ ближайшемъ будущемъ предполагалось увеличить ихъ число новыми агентствами въ Петропавловскѣ, Посьетѣ, Тяньцзинѣ, Гонконгѣ, Фузанѣ и Хакодате. Агентами почти повсемѣстно, согласно § 23 положенія, состояли русскіе.

Порядокъ службы на пароходахъ опредѣлялся выработанными и опубликованными въ 1902 году «правилами по перевозкѣ пассажировъ на пароходахъ Общества», таковыми же «правилами по перевозкѣ грузовъ», «правилами службы на пароходахъ» и, наконецъ, изданнымъ въ Портъ-Артурѣ въ томъ же 1902 году «расписаніемъ и тарифами по линіямъ заграничнымъ».

Все, казалось, сулило блестящій расцвѣтъ и этому широко задуманному дѣлу, но разразившаяся вскорѣ Русско-Японская война нанесла ему, какъ увидимъ, гибельный, непоправимый ударъ.





Глава VI.

Чума 1899 года.—Камергеръ Александровскій.—Боксерское возстаніе, его природа.—Отношеніе администраціи Кит. Вост. ж. д. къ населенію.—Боксеры въ Маньчжуріи (въ Мукденской, Цицикарской и Гириньской провинціяхъ).

о второй половины 1899 года дѣятельность О-ва К. В. ж. д., направленная къ осуществленію всѣхъ возложенныхъ на него разнообразныхъ и трудныхъ задачъ, развивалась успѣшно, внѣ какихъ-либо особыхъ треній или препятствій, кромѣ тѣхъ, которыя естественно вытекали изъ тяжелыхъ мѣстныхъ условій и сложности самаго дѣла.

Первымъ бѣдствіемъ чрезвычайнаго характера, выпавшимъ на долю строителей, явилась чумная эпидемія, вспыхнувшая лѣтомъ 1899 года на югѣ Маньчжуріи, въ китайскомъ городѣ Инкоу, то-есть въ пунктѣ, изъ котораго подъ руководствомъ инженера Гиршмана велись интенсивныя работы по укладкѣ пути Южной вѣтви. Борьбу съ означенной эпидеміей сразу же приняло на себя Общество К. В. ж. д.

Однако, бытовыя условія края ставили въ этомъ отношеніи значительныя препятствія; скученность населенія, при самыхъ антисанитарныхъ условіяхъ его жизни и быта, недовѣріе къ европейцамъ и къ принимаемымъ ими мѣрамъ, несоблюденіе этихъ мѣръ, упорное сокрытіе случаевъ заболѣванія и смерти отъ чумы, наконецъ, освѣщенный вѣками обычай не хоронить немедленно тѣла умершихъ, а держать ихъ продолжительное время на поверхности земли въ открытыхъ гробахъ,—все это, несомнѣнно, представляло самую благопріятную почву для распространенія заразы, парализовало принимаемые Обществомъ мѣры и значительно осложняло и безъ того трудную основную его за-

дачу — скорѣйшее сооруженіе желѣзной дороги. Съ другой стороны, установленныя немедленно властями Квантунской области и Приамурскаго края энергичныя санитарныя и карантинныя мѣры, съ цѣлью недопущенія занесенія заразы въ предѣлы Имперіи, сильно затруднили и въ нѣкоторыхъ случаяхъ временно вовсе прекратили дальнѣйшую доставку строительныхъ матеріаловъ къ мѣсту работъ, что также крайне вредно повліяло на общій ходъ постройки Кит. Вост. ж. д.

Правленіе Общества не щадило средствъ на борьбу съ эпидеміей*); изъ относящейся къ этому времени переписки Д. Д. Покотилова съ А. Н. Вентцелемъ (письмо отъ 28 сентября/10 октября 1899 года за № 52) видно, что инженеръ Гиршманъ, строитель Южной вѣтви, по порученію П-ія сразу же заявилъ мѣстнымъ китайскимъ властямъ о принятіи О-вомъ К. В. ж. д. на свой счетъ расходовъ по борьбѣ съ чумой въ размѣрѣ 25,000 лянъ единовременно и по 8,000 лянъ ежемѣсячно.

«Слухъ о принятомъ нами направленіи въ этомъ дѣлѣ», — пишетъ Д. Д. Покотиловъ, — «не могъ, конечно, остаться безызвѣстнымъ въ Пекинѣ, а разъ распространившись, не могъ не вызвать комментаріевъ и шпилекъ по нашему адресу со стороны англичанъ. Англійскій повѣренный въ дѣлахъ счелъ необходимымъ даже лично явиться для провѣрки этого слуха въ Цзунъ-ли-ямынь, гдѣ, узнавъ о томъ, что К. В. ж. д. даетъ деньги, выразилъ также въ общихъ выраженіяхъ готовность притти на помощь Китаю въ дѣлѣ борьбы съ эпидеміей; однако, насколько извѣстно, обѣщанія эти остались только одними словами».

Въ виду новизны и необычности для мѣстнаго населенія принимаемыхъ У-ніемъ постройки противочумныхъ мѣръ возникали нерѣдко нежелательныя тренія съ властями. Вотъ какое весьма показательное въ этомъ отношеніи представленіе Цзунъ-ли-ямыню былъ вынужденъ сдѣлать 10 января 1900 г. членъ Правленія Д. Д. Покотиловъ:

«Нѣсколько времени тому назадъ, въ 8 лунѣ 30 числа и въ 9 лунѣ 9 числа возбуждался вопросъ о принятіи въ Инкоу мѣръ противъ чумы, препятствующей ходу желѣзнодорожныхъ работъ въ означенной мѣстности. Тогда же представлялось и о томъ, что недостающія въ казначействѣ средства на сей предметъ будутъ нами даны, и Правленіе Китайской Восточной жел. дор. въ С.-Петербургѣ командировало врачей съ врачебными средствами и лекарствами, каковыя лица нынѣ и прибыли въ Китай съ цѣлью энергично бороться съ распространеніемъ эпидеміи.

*) Чума въ обѣихъ ея формахъ (бубонная и легочная) къ несчастью, представляетъ собою специфическое мѣстное зло. Теченіе эпидеміи, способы борьбы съ ней и отношеніе къ ней населенія представляютъ собою столько своеобразнаго интереса, что мы подробно остановимся въ дальнѣйшемъ изложеніи на обзорахъ чумныхъ кампаній 1910—11 и 1921 г., пользуясь для этой цѣли прекрасными отчетами медицинской части Управленія дороги.

Нынѣ мною получена отъ Главнаго Инженера Юговича изъ Харбина телеграмма нижеслѣдующаго содержанія:

«Работающій въ комиссіи по принятію мѣръ для борьбы съ чумой въ Инкоу докторъ Ясенскій телеграфируетъ мнѣ, что ею установлено нѣсколько статей правилъ для принятія предохранительныхъ мѣръ противъ заразы. Нынѣ же ею получено отъ Инкоускаго даотая письмо, въ которомъ послѣдній сообщаетъ, что къ нему поступило прошеніе за подписью очень многихъ выдающихся жителей означенной мѣстности, ходатайствующихъ о внесеніи въ вышеназванныя правила нѣкоторыхъ поправокъ. Даотай переслалъ это прошеніе къ доктору Ясенскому для исполненія ходатайства, присовокупивъ при этомъ, что копію этого документа онъ препроводилъ въ Цзунъ-ли-ямынь. Однако, требуемыя поправки должны быть признаны равносильными уничтоженію самихъ правилъ. Теперь въ зимнее время въ силу холодовъ дѣйствіе заразы ослабѣло, но съ наступленіемъ весны оно непремѣнно возобновится. Если не принимать предохранительныхъ мѣръ, установленныхъ правилами, то въ будущемъ начнется распространеніе заразы и справиться съ нею будетъ невозможно».

«Я (т.-е. Главный Инженеръ) глубоко убѣжденъ, что населеніе означеннаго района въ большинствѣ случаевъ охотно желаетъ примѣненія этихъ правилъ, и только одинъ даотай не желаетъ ихъ введенія Поэтому онъ подъ рукой подучилъ жителей подать ему прошеніе, чтобы онъ самъ могъ на основаніи его отправить бумагу въ нашу комиссію. Вслѣдствіе сего я покорнѣйше прошу васъ ходатайствовать передъ Цзунъ-ли-ямынемъ, чтобы послѣдній предписалъ Иноускому даотаю оказывать въ данномъ дѣлѣ всякое зависящее отъ него содѣйствіе и не дѣлать никакихъ затрудненій, чтобы тѣмъ не повредить дѣлу первостепенной важности».

«Дѣло принятія мѣръ противъ чумной эпидеміи слѣдуетъ считать весьма полезнымъ и благимъ предпріятіемъ. Общество командируетъ врачей съ дорогими врачебными средствами; врачамъ пришлось совершить трудное и далекое путешествіе, чтобы добраться до Китая, на что нужно было приложить много труда и понести большіе расходы. Со стороны всѣхъ понимающихъ дѣло лицъ подобное благодѣяніе должно быть принято съ благодарностью безъ всякаго промедленія, между тѣмъ, оказывается, что дѣло это встрѣчаетъ для себя затрудненія. Если бы препятствія ставились лишь невѣжественнымъ людомъ, то это могло бы найти себѣ извиненія; если же совершенно неожиданно столь высокій чиновникъ, какъ даотай, дѣлаетъ затрудненія, то поистинѣ это является труднымъ для человѣческаго пониманія. Вслѣдствіе сего прошу васъ, почтенный князь и сановники, дать предписаніе Инкоускому даотаю помогать русскимъ врачамъ въ ихъ дѣйствіяхъ, согласно съ выработанными правилами, и усовѣстить выдающихся жителей мѣстности, заявившихъ о необходимости внесенія поправокъ въ выработанныя правила, а равно поставить ихъ въ извѣстность, что русскіе люди прибыли въ Китай изъ далекой страны помочь китайскому правительству въ борьбѣ съ чумой, каковое дѣло поистинѣ является работою на благо китайскаго народа. Установленныя же правила никоимъ образомъ не должны быть измѣняемы въ силу чрезвычайной важности этого дѣла. Я почтитель-

нѣйше ходатайствую также о присылкѣ мнѣ отвѣтственнаго предписанія, чтобы я могъ поставить въ извѣстность Главнаго Инженера».

Нѣкоторыя затрудненія въ дѣлѣ борьбы съ чумой, какъ это ни странно, возникали также и вслѣдствіе несогласованности съ нашимъ дипломатическимъ вѣдомствомъ въ лицѣ русскаго консула въ Ньючжуанѣ г. Островерхова, о чемъ краснорѣчиво свидѣтельствуетъ слѣдующее письмо Покотилова Вентцелю отъ 14/26 октября 1899 года:

«Милостивый Государь
Александръ Николаевичъ!

Имѣю честь препроводить Вамъ при семъ копію: а) секретной телеграммы колл. ассес. Островерхова на имя нашего посланника въ Пекинѣ по вопросу о ходѣ дѣла борьбы съ эпидеміей и б) письма д. с. с. Гирса на мое имя, при каковомъ письмѣ была прислана мнѣ посланникомъ означенная телеграмма.

Изъ названныхъ документовъ Вы изволите усмотрѣть, что нашъ консулъ въ Инкоу считаетъ не соотвѣтствующимъ достоинству своего званія принимать участіе въ работахъ чумной комиссіи наравнѣ съ желѣзнодорожными агентами и простеръ свою ревность въ этомъ направленіи до того, что даже закрылъ состоявшую подъ его предсѣдательствомъ комиссію для обсужденія мѣръ борьбы съ чумой. Хотя и представляется вопросомъ, имѣлъ ли консулъ право распускать комиссію, учрежденіе которой совершенно не принадлежитъ его иниціативѣ, но уже одинъ этотъ фактъ въ достаточной мѣрѣ свидѣтельствуетъ, что продолжать совмѣстную работу для нашихъ инженеровъ съ г. Островерховымъ будетъ затруднительно. Вслѣдствіе сего, а также согласно съ высказаннымъ д. с. с. Гирсомъ мнѣніемъ и на основаніи личнаго знакомства съ Тидеманомъ, я счелъ полезнымъ сообщить Гиршману по телеграфу и подтвердить письмомъ, чтобы онъ не настаивалъ на участіи консула въ новоорганизованной противочумной комиссіи, такъ какъ съ Тидеманомъ ему будетъ работать, по моему мнѣнію, гораздо удобнѣе».

Документъ этотъ весьма характеренъ, какъ, можетъ-быть, первый показатель того междувѣдомственнаго разнобоя и несогласій, которые съ первыхъ же шаговъ нашихъ въ Маньчжуріи свили себѣ здѣсь, къ сожалѣнію, довольно прочное гнѣздо и въ дальнѣйшемъ нерѣдко отражались неблагопріятно на нашемъ положеніи въ Маньчжуріи.

Нельзя не упомянуть, что въ мѣропріятіяхъ по борьбѣ съ чумой 1899 года, какъ и вообще по вопросамъ санитаріи среди прибывавшихъ какъ-разъ въ это время массами на постройку дороги черезъ Инкоу китайцевъ-рабочихъ, очень большую и полезную роль сыгралъ С. А. Александровскій, бывшій офицеръ Кавалергардскаго полка, впослѣдствіи камергеръ и пензенскій губернаторъ, прибывшій въ это трудное время по порученію Правленія Общества въ качествѣ особоуполномоченнаго на Дальній Востокъ, во главѣ отдѣльнаго санитарнаго отряда.

Несмотря на проявившуюся въ его здѣшней работѣ недюжинную энергію, С. А. Александровскій встрѣтилъ къ себѣ, какъ это, впрочемъ, бываетъ почти всегда, весьма двойственное отношеніе: насколько одни превозносили его, настолько же другіе отзывались о его дѣятельности отрицательно, иронически именуя его «генераломъ отъ чумы».

Въ связи съ оцѣнкой дѣятельности Александровскаго позволительно привести здѣсь нѣкоторыя выдержки изъ официальной переписки того времени, которыя, кстати сказать, весьма рельефно освѣщаютъ не только картину первой противочумной кампаніи но попутно и всю сложность и трудность дѣла доставки рабочихъ на постройку дороги; какъ увидимъ, для этого требовалась цѣлая система отдѣльныхъ хозяйственныхъ мѣропріятій и переговоровъ, восходившихъ нерѣдко до Цзунъ-ли-ямыня, и весьма значительныя денежныя затраты.

Первая выдержка относится къ письму Д. Д. Покотилова на имя П. М. Романова (Тов. Мин. Фин.) отъ 3 февраля 1900 года по поводу его бесѣды съ инж. Гиршманомъ, строителемъ южной вѣтви Китайской Восточной жел. дороги.

«... Г. Гиршманъ очень долго останавливался на вопросѣ о чумѣ. Въ качествѣ практическаго дѣятеля, которому мѣшаютъ принятыя мѣры предосторожности, онъ энергично возстаетъ противъ цѣлесообразности карантинныхъ и другихъ мѣръ, могущихъ такъ или иначе замедлять дѣло постройки дороги. Что касается карантина, то я, съ своей стороны, не могъ не согласиться со справедливостью доводовъ начальника Южнаго Отдѣленія Маньчжурской желѣзной дороги, такъ какъ мнѣ достовѣрно извѣстно, что сотни и, можетъ-быть, тысячи китайцевъ преспокойно проходили черезъ карантинъ, для поддержанія коего наряжалось большое число нашихъ солдатъ, которые испытывали всевозможныя лишенія, подвергаясь вслѣдствіе сего разнымъ заболѣваніямъ. Г. Гиршманъ серіозно увѣряетъ, что болѣзнь, которая унесла за нѣсколько мѣсяцевъ не болѣе 1—2% населенія, жившаго въ самыхъ невозможныхъ санитарныхъ условіяхъ и не имѣла сколько-нибудь значительнаго распространенія, не можетъ быть называема чумою, т.-е. тою страшною болѣзнью, которая опустошала въ средніе вѣка цѣлые города, находившіеся безусловно въ лучшихъ санитарныхъ условіяхъ, чѣмъ нынѣшніе китайскіе поселки.

На замѣчаніе, что доктора открыли у больныхъ въ Ньючжуанѣ особыя бациллы, устраняющія возможность сомнѣній относительно характера этой болѣзни, г. Гиршманъ возражаетъ, что никто изъ современниковъ не видѣлъ бациллъ средневѣковой чумы, а потому нѣтъ основанія отождествлять настоящую болѣзнь съ ея средневѣковою тезкою и нѣтъ нужды примѣнять къ заболѣваніямъ въ Ньючжуанѣ тѣ драконовскія мѣры, которыя мы считаемъ необходимымъ примѣнять къ чумѣ. Г. Гиршманъ убѣжденъ, что болѣзнь, появившаяся въ концѣ минувшаго лѣта въ Ньючжуанѣ, появлялась тамъ и ранѣе, свирѣпствуя, можетъ-быть, лишь въ меньшей степени и не вызывая потому никакой тревоги и будетъ, вѣроятно, повторяться и

въ будущемъ, при чемъ, если для прекращенія ея будутъ примѣняться тѣ строгія мѣры, кои проектированы нынѣ, то строительной администраціи желѣзной дороги нельзя будетъ добыть рабочихъ, и, вообще, все дѣло постройки потерпитъ весьма значительный ущербъ.

Не раздѣляя крайне пессимистическихъ взглядовъ инженера Гиршмана,— пишетъ Д. Д. Покотиловъ:—я не могу, однако, не высказать мнѣнія о желательности предупрежденія проявленія излишняго рвенія со стороны гг. врачей и въ особенности г. уполномоченнаго по борьбѣ съ чумой и его помощниковъ. Я не имѣлъ случая видѣть здѣсь г. Алесандровскаго, который нынѣ находится на пути изъ Владивостока въ Портъ-Артуръ, но, по нѣкоторымъ подмѣченнымъ мною признакамъ, могу судить, что это человѣкъ, который горитъ желаніемъ отличиться и обратить на себя вниманіе, а потому можно, казалось бы, опасаться, что онъ въ качествѣ «генерала отъ чумы», какъ его здѣсь называютъ, будетъ проявлять въ борьбѣ съ болѣзнью, слишкомъ большое рвеніе. Такой оборотъ дѣла является тѣмъ болѣе возможнымъ, что, какъ я имѣю основаніе предполагать, А. І. Юговичъ немного слишкомъ стушевывается передъ г. Александровскимъ желая, повидимому, по возможности, устранить себя отъ непосредственнаго участія въ дѣлѣ борьбы съ чумою»...

А вотъ вторая выписка діаметрально противоположнаго характера изъ письма вр. исп. об. русскаго консула въ Инкоу Х. И. Кристи на имя Д. Покотилова отъ 8/23 апрѣля 1901 года.

«На пунктѣ, устроенномъ идеально, уполномоченнымъ по борьбѣ съ чумою Александровскимъ, скоплено до 8 тысячъ рабочихъ; сегодня ждутъ еще 2 тысячи, а завтра даже 3 тысячи человѣкъ. Можете себѣ представить, что за столпотвореніе творится на мѣстѣ скопища такого громаднаго числа китайцевъ; не будь организаціи Александровскаго, который поставилъ такъ дѣло, что китайцы рѣшительно всѣмъ довольны, можно было бы ожидать навѣрняка большихъ непріятностей съ человѣческими жертвами. Александровскій устроилъ даже громадные бараки, бани, поставилъ нѣсколько громадныхъ котловъ для варки китайской пищи, устроилъ небольшую амбулаторную больницу и покой на 15 кроватей, дезинфекціонную камеру,—словомъ, сдѣлалъ все то, что требуетъ медицинская наука для предупрежденія заноса чумы. Все это такъ прекрасно и образцово устроено, что слѣдовало бы мнѣ подробнѣе описать Вамъ, да это займетъ времени много и, пожалуй, выйдетъ тусклѣе, чѣмъ въ дѣйствительности.

Какъ бы то ни было, результаты этой организаціи уже сказались, и объ устройствѣ такого же продовольственнаго пункта въ Ляоянѣ Кипарисовъ телеграфировалъ свою просьбу Александровскому. Представьте себѣ, что рабочіе ѣдутъ изъ Тяньцзина, нигдѣ не останавливаясь, поэтому они не только не въ состояніи утолять свой голодъ, но имъ даже не даютъ воды. Нѣсколько дней тому назадъ партія китайскихъ рабочихъ въ 2 слишкомъ тысячи человѣкъ, прибывшая изъ Тяньцзина голодная и усталая, бросилась на колѣни передъ Александровскимъ съ просьбою поскорѣе накормить ее. Обращеніе съ ожидающими на пунктѣ рабочими весьма гуман-

ное, цѣна на пищу доведена до минимума, горячій кипятокъ раздается безплатно. Всѣ припасы покупаются оптомъ и осматриваются врачами; такой же строгій контроль учрежденъ и за подрядчиками. Среди приходящихъ больныхъ очень много тифозныхъ, которыхъ немедленно отправляютъ либо въ больницу въ Дашицяо, либо оставляютъ въ мѣстной станціонной амбулаторіи, которая всегда полна. Весь этотъ медицинскій персоналъ страшно занятъ, благодаря тому, что китайцы очень охотно обращаются къ нимъ съ разнаго рода незначительными ранами, увѣчьями и недомоганіями. Возлѣ фельдшерскихъ будокъ вы видите длинную вереницу сидящихъ на корточкахъ китайцевъ, терпѣливо ожидающихъ своей очереди, пока сестра или фельдшеръ сдѣлаютъ имъ перевязку или обмоютъ глаза (масса глазныхъ больныхъ). Для наблюденія за порядкомъ 8 тысячъ человѣкъ (скоро будетъ скоплено 14 тысячъ) стоятъ всего 60 человѣкъ солдатъ, не считая, конечно, дежурныхъ офицеровъ, фельдшеровъ и переводчиковъ. Не будь этой организаціи Александровскаго, наша дорога несла бы громадные убытки, потому что рабочіе, навѣрное, разбѣжались бы въ стороны по прибытіи въ Инкоу, унося съ собою взятые задатки (по 2 ляна на человѣка), не считая, конечно, денегъ, заплаченныхъ за ихъ проѣздъ отъ Тяньцзина до Инкоу. Вѣдь, это было двѣ недѣли назадъ, когда партія рабочихъ въ $2^1/_2$ тысячи человѣкъ прибыла въ Ляоянъ и разбѣжалась, такъ какъ должна была ждать нѣсколько сутокъ, а ѣсть не могла нигдѣ найти и спать должна была подъ открытымъ небомъ. Остались одни подрядчики, съ которыхъ взятки гладки, а подсчитайте-ка, что стоитъ дорогѣ эта разбѣжавшаяся партія. Не хочу каркать, но если и въ Ляоянѣ не будетъ организовано правильное передвиженіе рабочихъ, то эти бѣгства примутъ хроническій характеръ. Впрочемъ, Кипарисовъ предложилъ Александровскому взять на себя устройство продовольственнаго пункта въ Ляоянѣ, и послѣдній уже приступилъ къ этому дѣлу.

Вообще, должно сознаться, что еще до появленія чумы отрядъ Александровскаго принесъ пользу русскому дѣлу на этой окраинѣ своимъ гуманнымъ обращеніемъ съ рабочими, отправляющимися въ глубь Маньчжуріи. Я лично думаю, что этотъ край заселяется и многіе рабочіе останутся въ немъ навсегда; если же при первомъ вступленіи въ новый для нихъ край, они встрѣтятъ гуманность и безкорыстіе со стороны иностранцевъ, то безспорно симпатіи ихъ будутъ на нашей сторонѣ и намъ впослѣдствіи будетъ очень легко ужиться съ ними. Вдоль всей линіи устроены больницы, которыя переполнены больными, а амбулаторный пріемъ доходитъ до 90 человѣкъ ежедневно (въ Мукденѣ), въ самомъ Инкоу пріемъ доходитъ почти до этого числа, а скоро, на-дняхъ, въ пользованіи Александровскаго будетъ находиться уже оборудованная больница съ безплатнымъ леченіемъ и уходомъ за больными; наша популярность среди населенія поможетъ успѣшно боротся и съ самою чумой, пріучивъ жителей относиться къ нашимъ врачамъ съ довѣріемъ; теперь уже многіе ихъ паціенты, по выздоровленіи, приходятъ въ амбулаторію спеціально, чтобы выразить своимъ благодѣтелямъ благодарность и сдѣлать «ксотоу» (земной поклонъ). Отрядъ Александровскаго подобранъ имъ замѣчательно удачно и состоитъ изъ серіозныхъ и знающихъ свое дѣло тружениковъ. Частенько весь мѣстный отрядъ, во главѣ со своимъ принципаломъ, спитъ всего 2—3 часа въ сутки.

Александровскій на первыхъ порахъ встрѣтилъ большую оппозицію и недовѣріе къ задуманнымъ имъ мѣропріятіямъ; но теперь желѣзнодорожники безусловно солидарны съ нимъ и не противорѣчатъ ему, такъ какъ факты и разумность его мѣръ говорятъ сами за себя».

Приведенныя выдержки изъ писемъ прекрасно характеризуютъ, какъ принимавшіяся по борьбѣ съ чумой мѣропріятія, такъ и самый бытъ и условія жизни построечниковъ на Южной линіи Китайской Восточной желѣзной дороги.

Болѣе подробная картина противочумной борьбы будетъ приведена въ главѣ о дѣятельности врачебно-санитарнаго отдѣла Управленія дороги.

На смѣну чумной эпидеміи 1899 года, по счастью, сравнительно быстро ликвидированной, уже въ 1900 году на строителей дороги и первыхъ русскихъ засельщиковъ полосы отчужденія нагрянуло новое, на этотъ разъ значительно болѣе грандіозное по своимъ размѣрамъ бѣдствіе—боксерское движеніе въ Китаѣ; оно сильно затормозило постройку дороги и мѣстами повело къ полному разрушенію уже произведенныхъ работъ (Южная вѣтвь).

Мы отчасти уже касались боксерскаго движенія въ главѣ о постройкѣ дороги, но и въ цѣломъ явленіе это, полное само по себѣ яркаго мѣстнаго колорита, имѣло настолько большое значеніе для нашего дальнѣйшаго положенія въ Маньчжуріи, что на немъ нельзя не остановиться болѣе или менѣе подробно.

Детальный анализъ этого сложнаго движенія, наиболѣе часто объясняемаго, какъ полустихійный протестъ китайскихъ массъ противъ засилья европейцевъ въ Китаѣ, приводитъ къ несомнѣнному выводу, что остріе этого протеста было направлено, главнымъ образомъ, не на русскихъ и ни въ какой мѣрѣ не являлось реакціей на наше проникновеніе въ пустынную Сѣверную Маньчжурію; нѣсколько иначе могло бы обстоять дѣло въ Южной Маньчжуріи, гдѣ рельсовый путь проходилъ по весьма густо заселеннымъ районамъ. Но здѣсь же необходимо отмѣтить, что строителями дороги принимались съ самаго начала всѣ мѣры къ тому, чтобы не нарушать въ предѣлахъ возможности интересовъ мѣстнаго населенія и не задѣвать его вѣковыхъ вѣрованій и предразсудковъ. За весь періодъ постройки документы, характеризующіе отношеніе русскихъ властей къ китайцамъ, неизмѣнно отмѣчаютъ одинъ и тотъ же миролюбивый мотивъ и стремленіе добиться полнаго довѣрія населенія.

Въ подтвержденіе этого положенія позволяемъ себѣ привести здѣсь лишь съ самыми незначительными отступленіями нѣкоторыя интересныя выдержки изъ извѣстной книги Б. Демчинскаго «Россія въ Маньчжуріи». Книга эта, из-

данная въ 1908 году, представляетъ собой несомнѣнную историческую цѣнность, такъ какъ авторомъ при ея составленіи были использованы многіе нигдѣ раньше не опубликованные и теперь не существующіе документы. Изъ нея, съ согласія автора, въ значительной степени заимствованы матеріалы о боксерскомъ возстаніи, включенные въ настоящую главу.

«Для достиженія довѣрія населенія»,—пишетъ Б. Демчинскій,—«не упускалось ни одного благопріятнаго повода даже и тогда, когда проводимыя въ этомъ направленіи мѣры были сопряжены съ болѣе или менѣе значительными денежными расходами. Мы видимъ, напримѣръ, что дорога вноситъ гуманныя поправки къ китайскимъ законамъ и обычаямъ, нормирующимъ взаимоотношенія нанимателей и рабочихъ.

Дѣло въ томъ, что въ Китаѣ не существовало еще ко времени прибытія русскихъ закона, который обезпечивалъ бы рабочаго и его семью на случай увѣчья или смерти, хотя бы то и другое было вызвано неоспоримой виной нанимателя. Этимъ пробѣломъ китайскаго законодательства подрядчики стремились пользоваться въ самыхъ широкихъ предѣлахъ, но по установленнымъ на постройкѣ дороги правиламъ о каждомъ увѣчномъ рабочемъ, попавшемъ въ желѣзнодорожную больницу, докладывалось Главному Инженеру, который, по соглашенію съ представителемъ Цзянь-Цзюня, опредѣлялъ размѣръ пособія пострадавшему, или въ случаѣ смертельнаго исхода,—его семьѣ, если смерть послѣдовала по винѣ дороги. Интересы рабочихъ оберегались также и въ смыслѣ аккуратнаго полученія ими денегъ съ подрядчиковъ, для каковой цѣли, согласно приказу Главнаго Инженера, при выдачѣ денегъ артели рабочихъ, посредствомъ объявленій на китайскомъ языкѣ, немедленно извѣщались о размѣрѣ произведенной подрядчикамъ выплаты или выданнаго аванса. Въ тѣхъ случаяхъ, когда подрядчикъ не производилъ добросовѣстнаго расчета или скрывался—противъ него возбуждалось судебное преслѣдованіе, а рабочіе удовлетворялись за счетъ дороги, при чемъ слѣдуемыя суммы выдавались выборнымъ отъ рабочихъ старшинамъ.

Подобными мѣрами закрѣплялась связь съ рабочими и населеніемъ Маньчжуріи и, какъ свидѣтельствовалъ въ 1901 году Товарищъ Министра Финансовъ Романовъ въ своемъ докладѣ на имя Министра: «доброжелательное отношеніе администраціи къ рабочимъ естественно вызвало, въ свою очередь, довѣрчивое отношеніе рабочихъ-китайцевъ къ строителямъ, что невольно бросалось въ глаза при осмотрѣ дороги».

Бережное отношеніе къ духовному складу и традиціямъ китайцевъ было также установлено съ самыхъ первыхъ дней постройки дороги и трассировка

ее строго сообразовывалась съ почитаніемъ туземцами той или иной мѣстности, лежащей на проектируемомъ пути. Священный Мукденъ не перерѣзывался дорогой, но былъ ею обойденъ, что отразилось удлиненіемъ линіи на 15 верстъ. Спрямленіе произошло только въ серединѣ 1902 года, но и въ своемъ новомъ варіантѣ дорога прошла на 1½ версты восточнѣе наружной ограды Чжаолина (императорскихъ гробницъ), при чемъ китайскія власти были увѣдомлены Главнымъ Инженеромъ, что «около всего запретнаго мѣста линія проложена исключительно насыпью или взятіемъ неглубокихъ резервовъ, такъ-что подземныя жилища, о которыхъ китайцы такъ безпокоятся, не будутъ перерѣзаны».

Наряду съ такой бережностью къ святынямъ, всякое возбужденіе китайскаго населенія, порожденное суевѣріемъ или темнотой, привлекало къ себѣ вниманіе строителей даже и въ тѣхъ случаяхъ, когда казалось, что причина возбужденія, въ силу своей наивности, должна рушиться сама собою. Огромнымъ, напримѣръ, успѣхомъ среди населенія пользовался возникшій въ 1900 г. слухъ, что паровозы не могутъ двигаться, не будучи смазаны саломъ покойниковъ, которое добывается русскими изъ труповъ китайцевъ, умершихъ въ желѣзнодорожной больницѣ.

Казалось бы, что мимо такого вздора можно было пройти молча, но восприимчивость населенія къ подобнымъ слухамъ побуждала удѣлять даже имъ немало вниманія и усилій. Мы видимъ, что для прекращенія возникшихъ толковъ приказомъ Главнаго Инженера отъ 14-го іюня 1900 года было воспрещено погребеніе китайцевъ-рабочихъ въ полосѣ отчужденія и вскрытіе труповъ умершихъ, а для устраненія возможныхъ недоразумѣній и нелѣпыхъ нареканій—предписывалось трупы китайцевъ передавать для погребенія китайскимъ властямъ, «выдавая на расходы небольшую сумму денегъ».

Другой случай, аналогичный приведенному, возникъ при слѣдующихъ обстоятельствахъ: на свалку близъ Харбина былъ привезенъ возъ мусора, въ которомъ случайно оказались какія-то кости. Неожиданно распространились слухи, что русскими убитъ китаецъ; населеніе начало нервничать и не уступало увѣреніямъ врача дороги г. Полетики, который доказывалъ, что это кости медвѣдя. Опять казалось, что если не дѣйствуютъ доводы разума, то можно предоставить дѣло его нормальному теченію, а въ случаѣ развившагося волненія—подавить его силой.

Но и здѣсь рѣшено было исчерпать всѣ мирные пути: докторъ Полетика распорядился убить медвѣдя и, отпрепарировавъ его на глазахъ китайцевъ,—сличилъ кости съ найденными въ мусорѣ. Возбужденіе сразу же улеглось.

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что стремленіе установить довѣрчивыя и дружескія отношенія съ китайскимъ населеніемъ вылилось въ извѣстную систему, связанную во всѣхъ своихъ частяхъ одной цѣлью и одной основной идеей.

Идея эта отъ высшаго представителя дороги передавалась постепенно всему ея персоналу и хотя нельзя утверждать, что изъ среды низшихъ служащихъ не исходили иногда нарушенія этой системы, но все же она явно господствовала, завоевывая съ каждымъ днемъ все большее довѣріе населенія, а также и китайскихъ властей.

Среди планомѣрныхъ и сознательныхъ усилій, направленныхъ администраціей дороги къ созданію довѣрчиваго и дружескаго къ себѣ отношенія со стороны китайцевъ, видное мѣсто должно быть отведено также учрежденію такъ-называемыхъ смѣшанныхъ судовъ, для разбора преступленій и споровъ между русскими и китайцами, по дѣламъ, касающимся дороги. Суды эти, подробный очеркъ устройства и дѣятельности которыхъ будетъ приведенъ въ дальнѣйшемъ изложеніи, способствовали проникновенію въ толщу китайскаго населенія гуманныхъ началъ европейскаго правосознанія.

Но и помимо всѣхъ этихъ мѣръ идейнаго характера, самое проведеніе желѣзной дороги по Маньчжуріи не могло не оказать глубокаго, трудно учитываемаго вліянія на ее населеніе.

Видную роль въ укрѣпленіи связи самаго предпріятія, а слѣдовательно, и его представителей, съ туземнымъ населеніемъ играли, конечно, и экономическіе факторы въ видѣ притока въ Маньчжурію денежныхъ средствъ, распредѣлявшихся такъ или иначе среди мѣстнаго населенія.

Очевидно, что весь неимущій классъ находилъ себѣ пропитаніе около предпріятія, требовавшаго временами до двухсотъ тысячъ рабочихъ рукъ, и, слѣдовательно, уже одна эта заинтересованность китайцевъ въ непрерывномъ ходѣ работъ служила нѣкоторымъ залогомъ мирнаго сотрудничества русскихъ строителей и мѣстнаго населенія.

Выше уже отмѣчалось, что невозможность удовлетворить спросу на рабочія руки при помощи только однѣхъ мѣстныхъ силъ вызывала необходимость прибѣгать къ доставкѣ рабочихъ артелей изъ Чифу, Тяньцзиня и другихъ густо населенныхъ районовъ Китая. Выписывались партіи до 70,000 человѣкъ одновременно, какъ это имѣло мѣсто, напримѣръ, въ 1899 году, когда инженеръ Игнаціусъ лично ѣздилъ для найма рабочихъ въ Шанхай и Чифу, или въ 1900 году, когда передъ самымъ возстаніемъ боксеровъ коммерческій агентъ

дороги А. К. Карповъ доставилъ на постройку главной линіи свыше 100,000 рабочихъ, въ связи съ чѣмъ молва впослѣдствіи приписывала ему невольное способствованіе появленію здѣсь боксёровъ.

Лица, стоявшія во главѣ постройки Китайской дороги, хорошо понимали, что успѣхъ всего предпріятія въ значительной степени зависитъ отъ нашихъ отношеній съ кореннымъ населеніемъ страны, и съ самыхъ первыхъ шаговъ твердо слѣдовали, какъ упомянуто, принципамъ гуманности и человѣколюбія. Такъ, еще въ 1897 году, во II-мъ пунктѣ инструкціи командамъ, сопровождавшимъ изыскательскія партіи, предписывалось «обращаться съ жителями кротко и ласково, съ уваженіемъ относиться къ ихъ святынямъ и особенно къ могиламъ покойниковъ, которыя свято почитаются китайцами». Приказами по дорогѣ неоднократно напоминалось, что «въ случаѣ какихъ-либо правонарушеній или проявленія враждебныхъ дѣйствій или намѣреній со стороны сосѣднихъ жителей, находящіеся на мѣстѣ агенты имѣютъ только право самозащиты, отнюдь и никогда не переходя ни къ какимъ активнымъ дѣйствіямъ».

Приведенная характеристика благожелательныхъ для мѣстнаго населенія мѣропріятій администраціи дороги и несомнѣнно благотворное для края экономическое значеніе самого предпріятія даетъ, во всякомъ случаѣ, вѣское основаніе подтвердить, по крайней мѣрѣ для Сѣверной Маньчжуріи, ту высказанную выше мысль,—что боксёрское движеніе, къ описанію котораго мы теперь перейдемъ, остріемъ своимъ не было направлено противъ русскихъ.

При изслѣдованіи боксёрской смуты необходимо имѣть въ виду, что въ періодъ, ей предшествовавшій, европейцы въ Китаѣ, дѣйствительно, какъ бы дѣлили шкуру далеко не убитаго медвѣдя, и у всѣхъ въ это время еще свѣжа была въ памяти вереница плохо мотивированныхъ захватовъ (Кіао-чао—нѣмцами, Вей-ха-вей—англичанами и т. д.). Любопытно, что даже итальянскій посланникъ Мартино 17-го февраля 1899 года потребовалъ отъ Китая въ самой рѣшительной формѣ уступки бухты Сянь-мынь и признанія провинціи Чже-цзянь сферой вліянія Италіи. Гнѣвъ Императрицы-матери при этомъ извѣстіи былъ безпредѣленъ, а въ правящихъ сферахъ Китая новое требованіе вызвало сначала удрученное настроеніе, но впослѣдствіи, когда выяснилось, что Италія, въ подкрѣпленіе своихъ притязаній, едва сможетъ выслать эскадру въ 5 судовъ и сдѣлать десантъ въ 500 человѣкъ, рѣшено было Италіи наотрѣзъ отказать. Успѣхъ этого отказа вселилъ бодрость въ многочислен-

ную придворную партію, раздраженную вторженіемъ иностранцевъ въ Поднебесную Имперію *).

Отдѣльныя спорадическія вспышки непріязненнаго чувства къ европейцамъ иногда имѣли мѣсто еще задолго до развитія собственно боксёрскаго движенія; бывали они и по отношенію къ русскимъ, но почти во всѣхъ случаяхъ, при детальномъ анализѣ, удавалось установить, что вдохновителями этихъ недружелюбныхъ актовъ являлись, въ концѣ-концовъ, отдѣльные, чѣмъ-нибудь недовольные мѣстные чиновники, а отнюдь не непосредственно само населеніе.

Такъ, еще въ концѣ 1898 года близъ города Чантофу толпа мѣстныхъ жителей, численностью до 200 человѣкъ, напала на партію русскихъ топографовъ. Въ 1899 году также нѣсколько разъ проявлялась враждебная настроенность населенія къ желѣзной дорогѣ, выражавшаяся то въ нападеніи на отдѣльныя партіи агентовъ **), то въ насильственной пріостановкѣ работъ. Извѣстны случаи столкновеній въ Бицзыво, на Янтайскихъ копяхъ, въ селеніи Пацзяцзы, на ст. Ситунь, близъ Куаньченцзы, Тьелина, Ляояна. Но всѣ эти столкновенія имѣли характеръ мелкихъ стычекъ, и не наносили особаго ущерба нашему предпріятію въ Маньчжуріи. Относительно нѣкоторыхъ изъ такого рода столкновеній было, какъ сказано выше, документально въ свое время установлено, что они были вызываемы искусственно, стараніями отдѣльныхъ лицъ, чѣмъ-либо недовольныхъ.

«Ко всѣмъ, только-что перечисленнымъ прискорбнымъ для насъ фактамъ необходимо, однако, привести»,—пишетъ тотъ же Б. Демчинскій,—«смягчающую поправку на время, такъ какъ они исчерпываютъ собой всѣ сколько-нибудь яркія отрицательныя явленія за цѣлыхъ три года нашей строительной дѣятельности въ Маньчжуріи. Будучи разбавлены временемъ и, значитъ, теряя въ своей искусственной сгущенности, эти факты должны принять видъ рѣдкихъ тѣневыхъ полосъ, разбросанныхъ на значительномъ протяженіи. Очень показательна группировка этихъ полосъ, сгущавшихся въ самомъ началѣ постройки, а затѣмъ все рѣдѣющихъ до почти полнаго исчезновенія. Уже это одно показываетъ, что параллельно развивались какіе-то благопріятные процессы, пересиливавшіе вліяніе отрицательныхъ, невыгодныхъ для насъ факторовъ».

Такимъ образомъ, можно сказать, что между китайцами и русскими въ районѣ дороги преобладали скорѣе миролюбивыя отношенія, а потому можно

*) Глинскій. «Причины русско-японской войны».

**) О случаѣ нападенія на инженера Цивинскаго см. выше главу III.

было ожидать, что боксёрское движеніе, начавшись въ густо населенныхъ провинціяхъ застѣннаго Китая, не перекинется въ Маньчжурію, особенно въ сѣверный пустынный ея районъ.

Однако, съ теченіемъ времени, по мѣрѣ того, какъ стало обозначаться сочувствіе боксёрскому движенію со стороны высшихъ сферъ Пекина, становилось ясно, что и въ Маньчжуріи кѣмъ-то инспирируется враждебность къ русскимъ. Были, напримѣръ, случаи когда мѣстные чиновники, благожелательно настроенные къ русскимъ, по проискамъ съ мѣстъ и при соотвѣтствующей поддержкѣ изъ центра, замѣнялись лицами, болѣе подходящими для цѣлей высокихъ покровителей боксерскаго движенія.

Такъ, въ январѣ 1900 года состоялось назначеніе исправляющимъ должность цицикарскаго Дзянь-дзюня Шоу-шаня, опредѣленнаго недоброжелателя Россіи. Съ февраля 1899 г. постъ мукденскаго Дзянь-дзюня перешелъ, хотя временно, къ одному изъ мукденскихъ министровъ—ярому руссофобу. Въ августѣ того же года отрѣшенъ отъ должности гиринскій Дзянь-дзюнь Янь-мао,—человѣкъ довольно суровый по отношенію къ желѣзной дорогѣ, но, съ точки зрѣнія Пекина, излишне мягкосердый. Смѣщенъ также начальникъ города Чантофу, проявившій симпатію къ русскому предпріятію въ Маньчжуріи. Впрочемъ, надо сказать, что центральному правительству Китая не всегда удавалось проводить своихъ кандидатовъ или смѣщать расположенныхъ къ намъ маньчжурскихъ чиновниковъ. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ Главный Инженеръ Китайской Восточной желѣзной дороги, исчерпавъ всѣ средства поладить съ тѣмъ или инымъ представителемъ китайской власти, обращался въ Пекинъ и возбуждалъ тамъ черезъ представителя дороги Покотилова *) вопросъ объ удаленіи нежелательнаго чиновника, при чемъ и здѣсь переговоры обычно носили самый благожелательный характеръ.

Прежде, чѣмъ перейти къ исторіи боксерской смуты на территоріи собственно Маньчжуріи, остановимся предварительно, хотя бы на краткомъ освѣщеніи самой сущности этого движенія.

Начало безпорядкамъ было положено мистическою сектою «и-хэ-ту-ановъ» —«вѣрностью взаимною связанныхъ волонтеровъ», или по принятому англійскому названію «боксеровъ». Послѣднее названіе, по объясненію нѣкоторыхъ филологовъ, произошло отъ замѣны простонародьемъ слова «туань» (волонтеръ), словомъ «цюань» (учиться боксу). Боксеры пользовались въ своей про-

*) Бывшаго впослѣдствіи Россійскимъ посланникомъ въ Китаѣ.

пагандѣ и агитаціи противъ иностранцевъ значительнымъ арсеналомъ средствъ воздѣйствія на воображеніе народныхъ массъ. Этой массѣ внушалось, что цѣли секты и-хэ-туановъ получили одобреніе Неба, которое покровительствуетъ ихъ дѣятельности и обѣщаетъ имъ удачу, и что сами и-хэ-туаны неуязвимы для врага: тѣла ихъ неприкосновенны для ядеръ и пуль. Для достиженія соотвѣтствующихъ эффектовъ эти фанатики пользовались въ своей пропагандѣ и гипнотизмомъ, демонстрируя иногда передъ слушавшими ихъ толпами свою нечувствительность къ физической боли и продѣлывая разнаго рода другіе фокусы. Религіозное напряженіе, боязнь населенія за завтрашній день и мечты о возможномъ грядущемъ счастьи,—все это было использовано боксёрами для подъема всенароднаго возстанія. Въ своей агитаціи противъ европейцевъ —этихъ «заморскихъ дьяволовъ», боксеры не останавливались передъ самыми чудовищными вымыслами и не пренебрегали никакою клеветою.

Болѣе или менѣе ярко выраженное антиевропейское движеніе стало наблюдаться во внутреннемъ Китаѣ еще съ 1898 года, немедленно послѣ переворота, поставившаго во главѣ государства Императрицу-мать. Вначалѣ центральныя власти пытались противодѣйствовать этому движенію. Не одинъ разъ императорскими указами предписывалось мѣстнымъ гражданскимъ и военнымъ чинамъ задерживать главарей боксерскихъ шаекъ, а самыя шайки разсѣивать. Но по мѣрѣ того, какъ провозглашенныя боксерами идеи мести западнымъ пришельцамъ стали находить въ массѣ населенія единодушный откликъ и само движеніе стало принимать широкій характеръ и грозное значеніе для всѣхъ европейцевъ въ Китаѣ, многіе представители китайской высшей власти оказались вынужденными уступить общему порыву и встать на путь содѣйствія боксерамъ, а когда развитіе событій вынудило европейцевъ открыть военныя дѣйствія противъ Китая, сочувствіе къ боксерамъ захватило собою и дворъ Богдыхана. Въ обширномъ указѣ отъ 8 іюня 1900 года Богдыханъ уже прямо заявилъ о своемъ сочувствіи боксерамъ.

«Съ давнихъ поръ»,—говоритъ Богдыханъ, между прочимъ, въ этомъ указѣ,—«у насъ съ европейцами были наилучшія отношенія до послѣдняго времени, но теперь эти отношенія испорчены, и мой народъ возсталъ на христіанъ. И-хэ-туаны безкорыстно сражаются за Имперію и вдохновляютъ даже маленькихъ мальчиковъ схватить палки и стать на защиту государства. Въ этомъ выражается воля предковъ и самого Бога, который зажегъ милліоны сердецъ однимъ желаніемъ. Пока я только словами благодарю и-хэ-туановъ, но, потомъ, послѣ войны, я награжу ихъ чинами и другими благами. Да сохранятъ и-хэтуаны неослабный пламень въ сердцахъ. Я, императоръ, глубоко уважаю ихъ».

Этимъ указомъ Китай открыто ставился въ положеніе войны съ иностранцами. Впрочемъ, война къ этому времени фактически уже началась.

Боксерское движеніе собственно въ Маньчжуріи рѣзко отличается отъ стихійнаго, общенароднаго бушеванія внутренняго Китая. Говоря образно, массовое движеніе въ Китаѣ напоминало собою процессъ самовозгоранія, тогда какъ въ Маньчжуріи требовался долгій и настойчивый поджогъ со стороны, чтобы вызвать въ населеніи сравнительно слабую вспышку возстанія.

Признаки мятежной пропаганды въ Маньчжуріи появились впервые среди городского населенія Мукденской провинціи въ послѣднихъ числахъ мая 1900 года. Въ іюнѣ пропаганда распространилась до Тьелина, и почти одновременно призывавшіе къ возстанію афиши появились въ Гиринѣ и Куаньченцзы. Прибытіе самихъ и-хэ-туановъ въ Мукденскую провинцію надо отнести къ началу іюня, т.-е. къ тому времени, когда въ Маньчжуріи еще не былъ извѣстенъ упомянутый императорскій указъ, и когда высшая администрація всѣхъ трехъ провинцій Маньчжуріи вела еще дѣятельную борьбу съ мятежной пропагандой. Весьма понятно, что послѣ полученія, 18 іюня, императорскаго указа мѣры пресѣченія пропаганды были повсемѣстно пріостановлены, а въ нѣкоторыхъ округахъ сразу же послѣдовало приказаніе снабжать и-хэ-туановъ запаснымъ оружіемъ.

Около 20-го іюня, воспользовавшись общимъ неудомѣніемъ и смутнымъ броженіемъ среди чиновничества и арміи, фудутунъ Мукдена, по своей иниціативѣ, но въ твердой надеждѣ на сочувствіе Пекина и на собственную безнаказанность, двинулъ находившіяся у него въ распоряженіи военныя силы сначала противъ Янтайскихъ копей, а затѣмъ и противъ желѣзной дороги по всему ея фронту, отъ Тьелина до Инкоу.

Основываясь на императорскомъ указѣ, мукденскій фудутунъ вполнѣ могъ разсчитывать на одобреніе Пекина, и, дѣйствительно, косвенное поощреніе всѣхъ активныхъ выступленій вскорѣ было получено и касалось на этотъ разъ спеціально Маньчжуріи. Въ отвѣтъ на донесеніе о безпорядкахъ въ мукденской провинціи и о сожженіи католической миссіи въ Мукденѣ, богдыханъ издалъ новый указъ, помѣченный 14 числомъ 6-й луны (26 іюня). Богдыханъ писалъ: «Цинъ, мукденскій министръ финансовъ, съ прочими докладывалъ о сожженіи и разрушеніи въ Мукденской провинціи французскихъ зданій и о всѣхъ послѣднихъ событіяхъ. Нынѣ, вслѣдствіе того, что мы уже въ воінѣ съ иностранными государствами и принимая во вниманіе громадное значеніе Мукденской провинціи, надлежитъ всесторонне обсудить средства обороны, посему

мы повелѣваемъ Цину (мукденскому министру финансовъ) и Пу (мукденскому министру наказаній) стать во главѣ общества и-хе-тuановъ и, вмѣстѣ съ Дзянь-дзюнемъ Цзеномъ и градоначальникомъ Юй, немедленно взять на себя веденіе существенныхъ дѣлъ касательно войны и выработать программу дѣйствій, безъ малѣйшей медленности или упущенія въ мѣрахъ, предписываемыхъ военными соображеніями. Повелѣваемъ съ чрезвычайной скоростью передать указъ по назначенію».

Смыслъ этого указа Богдыхана былъ скоро и надлежаще усвоенъ и руководители возстанія стянули регулярныя китайскія войска, главнымъ образомъ, къ центрамъ расположенія русскихъ охранныхъ войскъ—къ Мукдену, Ляояну и Тьелину. Въ то же время по всему фронту Южной линіи началось разрушеніе и, какъ удалось впослѣдствіи опредѣленно установить, линія была раздѣлена мятежниками на участки, при чемъ разрушеніе каждаго изъ этихъ участковъ возлагалось на обязанность окрестныхъ селъ и городовъ.

Что касается Цицикарской провинціи, то въ ней начало военныхъ приготовленій совпадаетъ по времени съ объявленіемъ мобилизаціи нашего Приамурскаго военнаго округа. Въ одинъ и тотъ же день, а именно 15-го іюня, Главнымъ Инженеромъ Китайской дороги были получены двѣ телеграммы: одна отъ генерала Гродекова о мобилизаціи Приамурскаго округа; другая—отъ Дзянь-дзюня Цицикарскаго, съ выраженіемъ тревоги по поводу военныхъ мѣропріятій Россіи. Ссылаясь на то, что посылка русскихъ отрядовъ можетъ вызвать серіозныя волненія среди невѣжественнаго населенія, и безъ того уже напуганнаго Пекинскими событіями, Дзянь-дзюнь просилъ не посылать нашего отряда и одновременно съ этимъ предупреждалъ, что онъ самъ командировалъ партію китайскихъ солдатъ повсюду въ окрестности линіи, дабы поддержать порядокъ и имѣть возможность «оказать желѣзной дорогѣ самое внимательное покровительство».

Основываясь на документахъ и свѣдѣніяхъ, полученныхъ отъ агентовъ дороги, можно было вывести заключеніе, что военныя приготовленія въ Цицикарѣ, начатыя по инициативѣ Дзянь-дзюня и получившія затѣмъ высшую санкцію Пекина, носили характеръ мѣры предосторожности на случай возможныхъ осложненій съ Россіей. Къ этому необходимо добавить, что образъ дѣйствій самого Дзянь-дзюня былъ чуждъ воинственнаго задора и какихъ-либо вызывающихъ шаговъ по адресу Россіи. Вотъ что пишетъ одинъ изъ высшихъ агентовъ дороги о Цицикарскомъ Дзянь-дзюнѣ: «мои отношенія къ Шоу (имя Дзянь-дзюня) все время очень хороши; онъ исполняетъ всѣ мои

просьбы и ничего открыто не предпринималъ ни противъ насъ, ни противъ желѣзной дороги»... «Посылая солдатъ на линію, дзянь-дзюнь соблюлъ всѣ приличія и назначилъ командирами исключительно тѣхъ, кои раньше были въ очень хорошихъ отношеніяхъ съ нами». «Судя по событіямъ здѣсь»,—добавляетъ далѣе вышеуказанный агентъ:—«я думаю, что работы пойдутъ хорошо и что непріязненныя дѣйствія могутъ развиваться только подъ давленіемъ изъ Пекина, или если нами будетъ сдѣланъ ложный шагъ, который китайскія власти могутъ принять за вооруженное вмѣшательство».

Тѣмъ же мирнымъ настроеніемъ проникнута офиціальная переписка китайскихъ военныхъ начальниковъ, найденная у взятаго въ плѣнъ командира Лай, которая подтверждаетъ, что поведеніе властей Цицикара и общее положеніе дѣлъ не могли внушать безпокойства за будущее. Такъ, напримѣръ, захваченный среди другихъ бумагъ циркуляръ дзянь-дзюня, указывая на разрывъ Китая съ иностранными государствами, предписываетъ, тѣмъ не менѣе, «принять мѣры къ охранѣ желѣзной дороги, чтобы этимъ устранить могущія быть случайности».

Первымъ рѣшительнымъ шагомъ со стороны китайскихъ войскъ Цицикарской провинціи было нападеніе на русскіе береговые посты близъ Айгуня, имѣвшее мѣсто 5-го іюля 1900 года. Какъ въ этомъ нападеніи, такъ и во всѣхъ послѣдующихъ вооруженныхъ столкновеніяхъ принимали участіе войска Цицикарской провинціи, дѣйствовавшія по распоряженію Дзяньдзюня, который, въ свою очередь, самъ, не проявляя вражды къ Китайской дорогѣ, былъ вовлеченъ изъ центра въ цѣлый рядъ активныхъ выступленій.

Наиболѣе дружественное отношеніе къ дорогѣ проявилось со стороны властей Гиринской провинціи. Правда, и здѣсь Пекинъ оказывалъ свое давленіе, здѣсь, точно такъ же, какъ и въ другихъ провинціяхъ, Дзянь-дзюнь не смѣлъ противодѣйствовать императорскимъ указамъ и отчасти ихъ выполнялъ, смягчая однако, до возможныхъ предѣловъ удары, наносимые изъ Пекина. По нѣкоторымъ документамъ, относящимся къ дипломатической перепискѣ Гиринскаго Дзянь-дзюня съ центральнымъ китайскимъ правительствомъ, можно видѣть что Дзянь-дзюнь былъ болѣе всего склоненъ къ мысли о заключеніи съ Россіей тѣснаго союза. Тѣ мотивы, которыми онъ руководился, давая совѣтъ придерживаться мирной политики по отношенію къ Россіи, изложены имъ пышнымъ и образнымъ слогомъ во всеподданнѣйшемъ докладѣ Богдыхану.

«Способъ дѣйствій трехъ восточныхъ провинцій»,—пишетъ Дзянь-дзюнь Гирина *),— «долженъ отличаться отъ дѣйствій южнаго Китая, особенно по отношенію къ могущественной Россіи, владѣющей землями въ двухъ частяхъ свѣта—Европѣ и Азіи». Если не придерживаться дружбы съ такой великой державой, «то съ моря грозитъ подняться туманъ». Если же заключить съ нею союзъ, то это обѣщаетъ неисчислимыя выгоды; тогда будетъ обезпечена безопасная граница, и Китай избѣгнетъ положенія борца, «стѣсненнаго со стороны живота и спины». Къ тому же, по мнѣнію Дзянь-дзюня, Россія, какъ союзница, навѣрное, будетъ оказывать Китаю возможную помощь, ибо «русскіе прекрасно понимаютъ, что нельзя бить мышь (Китай), которая ѣстъ съ дорогого блюда» (Китайская Восточная жел. дор.).

Несмотря на отвагу, какую проявилъ Гиринскій Дзянь-дзюнь, открыто изложивъ Богдыхану свои завѣдомо непопулярные взгляды, все же вліяніе Пекина отразилось на послѣдующихъ событіяхъ. Военныя приготовленія въ Гиринской провинціи начались, какъ и въ Цицикарской, одновременно съ объявленіемъ мобилизаціи Приамурскаго округа, т.-е. относятся, приблизительно, къ 15—18 іюня. 22 іюня Строительнымъ Управленіемъ было получено донесеніе изъ Ашихэ, извѣщавшее, что въ городъ прибылъ изъ Гирина небольшой отрядъ китайскихъ солдатъ во главѣ съ офицерами, которые, немедленно по прибытіи, приступили къ набору новобранцевь и къ снабженію ихъ ружьями новыхъ и старыхъ системъ. Одновременно съ этимъ донесеніемъ пришло письмо отъ Гиринскаго Дзянь-дзюня, въ которомъ говорилось, что Харбинъ, какъ важный во всѣхъ отношеніяхъ пунктъ, нуждается въ защитѣ отъ непредвидѣнныхъ случайностей, для чего посланъ особый полкъ имперскихъ китайскихъ солдатъ, подъ командой генерала Пао-линъ, задача котораго ограничена спеціально защитой Харбина. Когда администрація дороги, высказала, однако, пожеланіе, чтобы люди генерала Пао-линъ оставались въ городѣ Ашихэ, это было исполнено безъ всякихъ отговорокъ.

Гириньскій Дзянь-дзюнь, вообщее, до послѣдней минуты пользовался взякимъ благопріятнымъ моментомъ, чтобы направить всѣ силы на установленіе въ своей провинціи мира и тишины.

Такъ, напримѣръ, получивъ 22 іюня телеграмму отъ Ли Хун-чжана о необходимости сохранить порядокъ на строившейся линіи, Дзянь-дзюнь, при помощи цѣлой массы расклеенныхъ афишъ, оповѣстилъ населеніе провинціи, что «Китай съ Россіей находятся въ дружественныхъ отношеніяхъ,

*) Гиринскій Дзянь-дзюнь Чанъ пользовался большой популярностью среди русскихъ и при посѣщеніяхъ всегда встрѣчалъ большія и неподдѣльныя оваціи (біографія см. ниже).

какъ и всегда раньше», а потому «каждый долженъ дѣлать, какъ императоръ и не производить безпорядковъ, отъ которыхъ можетъ произойти несчастье для государства».

Но наперекоръ всѣмъ стараніямъ Дзянь-дзюня, въ самомъ Гиринѣ образовалась довольно сильная партія, состоявшая, по преимуществу, изъ мелкихъ чиновниковъ, которые не стѣснялись во дворѣ у Дзянь-дзюня шумно высказываться за истребленіе иностранцевъ вообще, безъ разбора національностей, не исключая также и русскихъ строителей дороги. Противовѣсомъ этой воинственной партіи явилось, хотя и меньшинство, но зато наиболѣе вліятельныхъ въ провинціи чиновниковъ, и, благодаря единенію высшихъ административныхъ лицъ, безпорядки не возросли до степени массоваго движенія.

28 іюня въ Гиринѣ былъ объявленъ императорскій указъ, въ которомъ поданные богдыхана призывались къ дружному нападенію на европейцевъ, чтобы сразу рѣшилась гибель или спасеніе императорской фамиліи Дайцинъ. Вслѣдъ за этимъ указомъ командованіе надъ войсками Гириньской провинціи было поручено назначенному изъ Пекина генералу Мину, принадлежавшему къ числу противниковъ всего европейскаго.

29 іюня русскіе служащіе, получивъ предупрежденіе Дзянь-дзюня о происшедшихъ перемѣнахъ и о прямой опасности, грозящей русскому населенію, принуждены были покинуть Гиринь, и съ этого дня стало невозможнымъ непосредственное наблюденіе за образомъ дѣйствій китайскихъ властей, но, основываясь на нѣкоторыхъ документахъ, захваченныхъ казачьимъ разъѣздомъ охранной стражи, можно заключить, что до 30 іюня китайскія войска Гириньской провинціи, расположенныя вдоль линіи, оставались на мирномъ положеніи отдѣльными разбросанными частями, иногда даже безъ связи между собой. Имѣются всѣ данныя утверждать, что послѣдовавшее 9 іюля приказаніе штаба Гириньскихъ войскъ «прервать путь (Китайской дороги), сломавъ его въ нѣсколькихъ мѣстахъ», было издано безъ вѣдома Дзянь-дзюня. Нѣкоторые факты, имѣвшіе мѣсто въ дальнѣйшемъ развитіи движенія, также указываютъ, что среди гириньскихъ властей преобладало мирное настроеніе. Такъ, напримѣръ, во время нападенія на Харбинъ войскъ Цицикарской провинціи, гириньскіе отряды занимали позиціи въ десяти верстахъ разстоянія отъ Харбина и, по приказанію Дзянь-дзюня, не тронулись со своихъ мѣстъ, чѣмъ значительно облегчили защиту города. Съ и-хе-туанами, прибывшими въ Гиринь 15 іюля въ числѣ 50 человѣкъ, съ десятью гипнотизёрами, Дзянь-дзюнь распорядился довольно рѣшительно. Ночью былъ посланъ отрядъ личной стражи Дзянь-дзюня съ приказаніемъ окружить фанзу боксеровъ и безъ шу

ма доставить ихъ въ губернаторскій дворецъ. Приказаніе было въ точности исполнено, и 10 человѣкъ вожаковъ шайки въ ту же ночь, до разсвѣта, были казнены, остальныхъ же частью распустили, частью заключили подъ стражу.

Таковы главные контуры, обрисовывающіе отношеніе властей и населенія трехъ восточныхъ провинцій Маньчжуріи къ воздѣйствію Пекина и къ мятежнымъ призывамъ боксёровъ. Насъ должно, прежде всего, поразить въ этой общей картинѣ сравнительно долгое спокойствіе населенія Мукденской провинціи, не говоря уже о Сѣверной Маньчжуріи.

Въ чемъ коренилась причина этой медлительнести населенія? И почему среди китайскихъ властей всѣхъ трехъ провинцій, не исключая даже Мукденской, наблюдался описанный выше расколъ, показавшій, что нѣкоторыя партіи маньчжурскихъ чиновниковъ оказывали противодѣйствіе безпорядкамъ, проявляя въ нѣкоторыхъ случаяхъ рѣзкую расходимость даже съ такими властными директивами Пекина, какъ Императорскій указъ? Это противодѣйствіе оказалось достаточнымъ, чтобы долгое время парализовать разрушительные замыслы, не говоря уже о томъ, что доброжелательныя чувства къ представителямъ дороги проявлялись со стороны маньчжурскихъ властей до самой послѣдней минуты. Такъ, уже въ разгарѣ боксёрскаго возстанія, Гириньскій Дзянь-дзюнь писалъ Главному Инженеру Китайской дороги: «я распорядился сохранить для васъ весь лѣсной матеріалъ, въ Куаньченцзахъ мною нанято 1,000 человѣкъ рабочихъ и въ Гиринѣ 2,000 человѣкъ. Я, Дзянь-дзюнь, всѣми силами своими буду вамъ помогать и исполнять всѣ ваши пожеланія».

Подобныя проявленія дружбы китайскихъ властей, точно такъ же, какъ и медлительность населенія Южной Маньчжуріи въ откликѣ на горячіе призывы боксеровъ, могли бы показаться необъяснимыми, если хоть на минуту позабыть о той описанной выше и упорно проводимой строителями системѣ, которая имѣла своей цѣлью создать дружественную связь русскаго и китайскаго населенія Маньчжуріи. Какъ мы видѣли выше, цѣлый рядъ экономическихъ и моральныхъ факторовъ усиливалъ и закрѣплялъ эту связь.

Въ видѣ заключенія къ настоящей главѣ представляется желательнымъ посвятить нѣсколько словъ памяти неоднократно упоминавшагося въ ней бывшаго Гиринскаго Дзянь-дзюня Чана, этого выдающагося китайскаго дѣятеля, стяжавшаго себѣ въ русскихъ кругахъ самыя искреннія симпатіи и наименованіе «истиннаго друга Россіи».

Большую часть своего служебнаго поприща этотъ сановникъ, нынѣ давно уже умершій (скончался въ февралѣ 1904 года въ Гиринѣ), провелъ въ сопредѣльныхъ съ Россіей областяхъ Китая, начиная съ 1879 года, когда онъ былъ назначенъ главнокомандующимъ въ Турфань.

Затѣмъ онъ служилъ дипломатическимъ агентомъ въ Хами, военнымъ губернаторомъ въ Урумчи, губернаторомъ Гирина въ 1888—93 гг., командующимъ Пекинскими полевыми войсками въ 1897 году и, наконецъ, Гиринскимъ Дзянь-дзюнемъ съ 1899 года. Близостью его предыдущей службы къ русскимъ предѣламъ и объясняется неизмѣнная благожелательность покойнаго Дзянь-дзюня къ Россіи, такъ ярко сказавшаяся во время только-что описанныхъ событій боксерскаго возстанія.

Своей необыкновенной добротой и справедливостью Дзянь-дзюнь Чанъ снискалъ самую широкую любовь и популярность среди населенія.

До насъ дошли описанія его торжественнаго погребенія, состоявшагося 18-го марта 1904 года. Позволительно привести здѣсь детали этой церемоніи, полной яркаго мѣстнаго колорита:

Дзянь-дзюнь Чанъ скончался, какъ упомянуто, въ Гиринѣ въ февралѣ мѣсяцѣ 1904 года.

Церемоніалъ перевезенія его праха изъ Гирина въ Мукденъ былъ подробно опредѣленъ императорскимъ указомъ.

16-го марта прибыли въ Куаньченцзы депутаціи отъ русскихъ и китайскихъ властей изъ Харбина въ лицѣ подполковника Пограничной Стражи Хитрово и представителя Китайской Восточной желѣзной дороги Е. В. Даніэля, начальника Управленія тыла Маньчжурской арміи, генералъ-лейтенанта Волкова и представителей дипломатическихъ бюро Хэйлунцзянской, Мукденской и Гиринской провинцій гг. Ду, Ли Хун-гуй и Лю.

Прахъ умершаго правителя Гириньской провинціи временно покоился въ городѣ Куаньченцзы, находящемся въ 5 верстахъ отъ станціи того же имени.

На огромномъ дворѣ одной изъ китайскихъ гостиницъ, или, вѣрнѣе, постоялыхъ дворовъ, былъ воздвигнутъ великолѣпный шатеръ, особенность котораго заключалась въ томъ, что сооруженіе его произведено было безъ гвоздей и желѣза. Снаружи онъ былъ богато декорированъ флагами, въ видѣ длинныхъ полосъ шелковыхъ и бархатныхъ тканей, съ расшитыми на нихъ золотомъ іероглифами.

Внутри шатра, гдѣ находился жертвенникъ съ горящими на немъ двумя свѣчами и можжевеловыми цилиндриками для воскуренія фиміама, позади свѣчей красуется указъ богдыхана—желтая дощечка съ нарисованными на ней іероглифами.

Тутъ же, за двумя длинными столами возсѣдаютъ священнослужители въ оригинальныхъ желтыхъ одеждахъ и черныхъ шапкахъ Они поютъ молитвы, одновременно

играя на такихъ инструментахъ: какъ гонгъ, палочки, мѣдные сосуды, барабанъ, флейты и т. д.

Музыка смутная, безпокойная, прерывистая, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, она создаетъ особое впечатлѣніе, которое долго не изгладится въ памяти.

Позади жертвенника—столъ, уставленный обильными китайскими яствами, предназначаемыми «духу усопшаго».

Самый гробъ,—огромный, четырехугольный ящикъ, сколоченный изъ толстыхъ кедровыхъ досокъ, не менѣе $2^1/_2$ вершковъ толщины, окрашенный особой краской, дѣлающей его непроницаемымъ для воздуха,—стоитъ позади шатра; гробъ декорированъ роскошными тканями.

Съ лѣвой стороны шатра, вдоль стѣнъ, поставлены на длинныхъ шестахъ китайскія божества. Далѣе выставлены бумажные кони съ такими же всадниками, около нихъ различные предметы, характеризующіе богатство и величіе покойнаго. По обѣимъ сторонамъ входа стоятъ изображенія духовъ. Эти духи предназначены охранять покой Дзянь-дзюня. Между ними поставленъ столъ, на которомъ разсыпаны деньги, золотыя и серебряныя.

Всѣ эти богатства предназначены къ торжественному разбрасыванію въ знакъ того, что все благопріобрѣтенное, дорогое и близкое оставляетъ домъ покойнаго вмѣстѣ съ нимъ.

Китайскіе депутаты, введя въ палатку русскихъ, вошли въ огороженное помѣщеніе и распростерлись передъ покойникомъ, кладя земные поклоны.

Послѣ этой церемоніи, русскіе гости были подведены къ внукамъ покойнаго, находившимся на колѣняхъ передъ гробомъ. Послѣдніе до земли кланялись каждому въ знакъ благодарности за вниманіе.

Повсюду множество флаговъ съ приличествующими случаю іероглифами.

Вотъ нѣкоторые изъ нихъ: «Пусть слава о покойномъ остается на вѣчныя времена», «Народъ потерялъ въ немъ опору», «Да распространится слава о его добрыхъ дѣлахъ по всему міру, подобно рѣкамъ и горамъ», «Его добродѣтели безграничны» и т. д.

18-го марта 1904 г. былъ чудный, ясный день. Солнышко грѣло во-всю, когда великолѣпная процессія протянулась на огромное разстояніе и двинулась къ станціи желѣзной дороги. Впереди участники процессіи съ гонгами и другими инструментами, далѣе флаги длинной вереницей, затѣмъ гробъ на тяжелыхъ носилкахъ изъ окрашенныхъ въ красный цвѣтъ толстыхъ бревенъ, а позади депутаціи и неисчислимыя толпы китайцевъ. Все это создавало особое, феерическое впечатлѣніе.

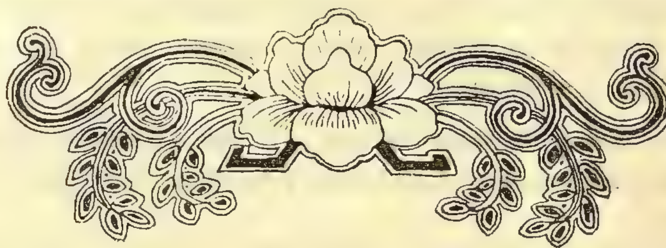
На пути слѣдованія процессіи, въ полуверстѣ отъ вокзала было спеціально выстроено нѣчто въ родѣ тріумфальныхъ арокъ, одна китайскими, другая русскими властями.

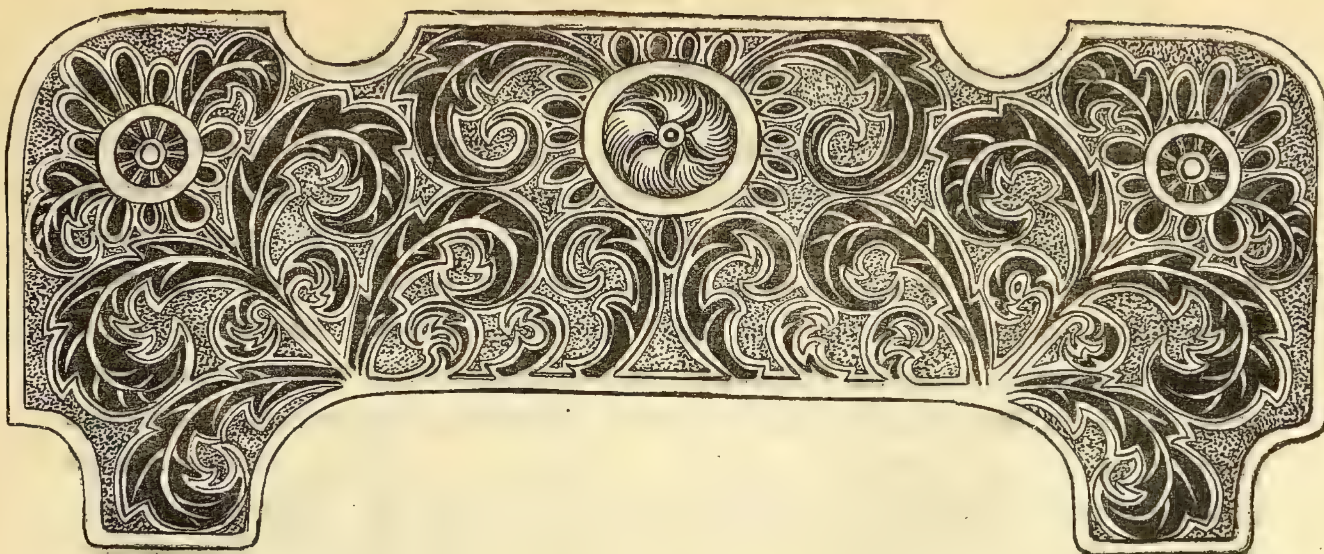
На самой станціи процессія была встрѣчена отрядомъ войскъ русской пограничной стражи и хоромъ военной музыки, игравшей похоронный маршъ.

Гробъ, снятый съ носилокъ, поставили въ траурный (бѣлый) вагонъ, задрапированный внутри такими же бѣлыми тканями, и обложили вѣнками отъ русскихъ почитателей покойнаго.

Отрядъ произвелъ троекратный военный салютъ, послѣ чего состоялся церемоніальный маршъ, и тутъ же на полотнѣ дороги произведено было по обычаю сожженіе предметовъ личнаго обихода покойнаго, чѣмъ и завершилась эта трогательная церемонія.

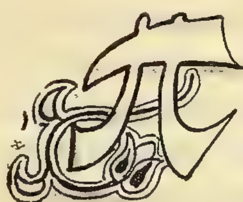
Покойный Дзянъ-дзюнь обладалъ рѣдкимъ, исключительнымъ даромъ, сохраняя полное дружелюбіе ко всѣмъ, особенно къ русскимъ, въ то же время высоко и достойно держать знамя своей родины.





Глава VII.

Боксеры на линіи Кит. Вост. жел. дор.—Отходъ строителей съ южныхъ участковъ, съ восточной и западной линіи.—Приказъ Главнаго Инженера отъ 28-го іюня объ отходѣ съ линіи.—Эвакуація и осада Харбина.—Прибытіе въ Харбинъ отряда генерала Сахарова 22-го іюля.—Прекращеніе безпорядковъ.



Приводя въ предыдущей главѣ характеристику существа и внутренней природы боксерскаго возстанія, мы стремились оттѣнить то высказанное ранѣе положеніе, что не русскіе были главнымъ объектомъ враждебности китайскихъ массъ и, наоборотъ, именно, къ русскому населенію наблюдалось колеблющееся, какъ бы двойственное, отношеніе.

Тѣмъ не менѣе, по мѣрѣ роста безпорядковъ, при прямомъ попустительствѣ китайскихъ войскъ и властей, боксеры перешли постепенно къ повсемѣстному открытому разрушенію желѣзнодорожныхъ сооруженій и телеграфа, при чемъ въ первую очередь серьезно пострадала южная вѣтка Кит. Вост. жел. дор., пролегавшая, какъ сказано выше, по мѣстности съ густымъ населеніемъ. Населеніе это еще не оцѣнивало удобствъ рельсоваго пути и видѣло въ немъ лишь угрозу для сложившагося вѣками быта и излюбленныхъ мѣстныхъ занятій: земледѣліемъ, огородничествомъ (въ районахъ отчужденія) и извознымъ промысломъ.

Необходимо отмѣтить, что еще при самомъ началѣ боксерской смуты изъ опасенія, какъ бы это движеніе не нашло себѣ отголоска въ Сѣверной Маньчжуріи и не отразилось на судьбѣ сооружаемой здѣсь желѣзной дороги, были, по иниціативѣ военнаго министра, объявлены на военномъ положеніи Квантунская область и Приамурскій военный округъ, командующимъ коимъ телеграфно было поручено подготовить отрядъ къ немедленному передвиженію изъ Уссурійскаго края къ Харбину.

Министръ Финансовъ со своей стороны еще въ половинѣ мая обратилъ вниманіе на необходимость усиленія состава вооруженной охранной стражи, которая содержалась Обществомъ Кит. Вост. жел. дор. по линіи дороги. Численность этой стражи первоначально рѣшено было, по мѣрѣ развитія строительныхъ работъ, довести до 5,000 человѣкъ, каковая норма къ веснѣ 1900 года было достигнута. Признавая такую численность, при данномъ положеніи дѣлъ въ Маньчжуріи, недостаточной, Министръ Финансовъ испросилъ усиленіе ея состава сначала до 6,000, а затѣмъ до 7,000, съ приданіемъ ей артиллерійской части. Инспектировавшій въ томъ же году Охранную стражу генералъ Сахаровъ (Начальникъ Штаба Отдѣльнаго Корпуса Пограничной стражи) нашелъ и эту численность несоотвѣтственной и въ іюнѣ 1900 г. было рѣшено довести ее до 11,000 человѣкъ.

Охотно идя на усиленіе Охранной стражи, С. Ю. Витте имѣлъ при этомъ, главнымъ образомъ, въ виду отдалить вступленіе въ Маньчжурію русскихъ регулярныхъ войскъ, такъ какъ эта мѣра могла, по его мнѣнію, значительно ухудшить отношеніе къ намъ туземнаго населенія и мѣстной китайской администраціи, которое, по отзывамъ Главнаго Инженера Юговича, продолжало еще оставаться благожелательнымъ. Порча этихъ отношеній могла бы явиться сильнымъ тормозомъ для постройки. Такой взглядъ С. Ю. Витте вполнѣ раздѣлялся Юговичемъ, который еще 22-го іюня телеграфировалъ, что признаетъ вводъ войскъ въ Харбинъ мѣрою, не соотвѣтствующею обстоятельствамъ и могущею вызвать весьма тяжелыя послѣдствія. Въ этомъ же смыслѣ телеграфировали китайскому посланнику въ Петербургѣ и три китайскихъ генералъ-губернатора Маньчжуріи, удостовѣряя, что они берутъ на себя отвѣтственность за цѣлость дороги и безопасность ея служащихъ, если только не будутъ введены нами войска. Тѣмъ не менѣе, взятіе Таку и спѣшная мобилизація Приамурскаго военнаго округа сдѣлали свое дѣло, и тревога у китайцевъ поднялась.

Уже 15-го іюня Цицикарскій Дзянь-дзюнь телеграфировалъ инженеру Юговичу, что, согласно полученнымъ имъ свѣдѣніямъ, въ Приамурскомъ краѣ собираются войска для отправки въ Маньчжурію и что появленіе ихъ здѣсь можетъ вызвать серьезное волненіе среди невѣжественнаго населенія, напуганнаго событіями около Пекина и Тяньцзина. Дзянь-дзюнь просилъ не посылать въ Маньчжурію военныхъ отрядовъ. Вслѣдъ за полученіемъ Юговичемъ этой телеграммы къ нему стали поступать свѣдѣнія отъ агентовъ дороги о наборѣ въ Цицикарской провинціи лошадей и солдатъ и объ увеличеніи численности китайскихъ войскъ на прилегающихъ къ полосѣ отчужденія постахъ. Такія же донесенія поступали и изъ Гиринской провинціи.

21-го іюня Юговичемъ получено было сообщеніе объ открытомъ выступленіи китайцевъ съ нападеніемъ*) на постъ Южной вѣтки Шахэ, а 23-го — на Тьелинъ, Мукденъ и Ляоянъ.

Ходъ событій собственно на линіи желѣзной дороги рисуется за это время въ слѣдующемъ видѣ:

Защита служащихъ и имущества лежала, какъ это уже упомянуто, на особой Охранной стражѣ, сформированной при самомъ началѣ постройки и имѣвшей цѣлью, главнымъ образомъ, ограждать дорогу отъ случайныхъ нападеній хунхузовъ. Этимъ незначительнымъ силамъ, разбросаннымъ на громадномъ протяженіи всей линіи мелкими отрядами и отдѣльными постами, пришлось принять на себя всю тяжесть борьбы съ превосходившимъ въ десятки разъ непріятелемъ.

На ряду съ Охранной стражей всю страду возстанія перенесли желѣзнодорожники, упорно отстаивавшіе каждую пядь строящейся линіи. Это упорство, а также значительность разстоянія станціи отъ станціи, препятствовавшая во-время подать другъ-другу помощь, породили много напрасныхъ жертвъ; защищая свои районы до послѣдняго момента и отступая лишь передъ подавляющими силами фанатически настроенныхъ войскъ и боксеровъ, желѣзнодорожники теряли убитыхъ и раненыхъ, попадали въ плѣнъ и исчезали безъ вѣсти.

25-го іюня Главный Инженеръ получилъ уже коллективное предложеніе Мукденскаго, Гиринскаго и Цицикарскаго Цзянь-цзюней о передачѣ всего имущества дороги китайскимъ чиновникамъ, служащимъ же и русскому населенію предоставлялось подъ конвоемъ китайскихъ солдатъ покинуть предѣлы Маньчжуріи.

Предложеніе это Юговичемъ было отвергнуто слѣдующей отвѣтной телеграммой: «Постройка Кит. Вост. жел. дор. производится вслѣдствіе соглашенія императоровъ Россіи и Китая, а потому вы не въ правѣ предлагать мнѣ передать дорогу вашимъ чиновникамъ. Юговичъ».

Одновременно въ виду грозившихъ со стороны боксеровъ нападеній отъ мѣстныхъ властей на основаніи договора 1896 года (§ 5) была потребована помощь для борьбы съ мятежниками.

---

*) Еще 14 іюня было получено донесеніе о сожженіи китайцами 2 мостовъ у ст. Аньшаньчжанъ.

Эта помощь, однако, оказана не была, наоборотъ, отряды боксеровъ получили послѣ этого полную свободу дѣйствій во всемъ районѣ отчужденія, гдѣ вскорѣ и начались безпрерывныя нападенія на разбросанныхъ по большому пространству мелкими группами построечниковъ и охрану.

Ранѣе другихъ районовъ тревожныя извѣстія, какъ и слѣдовало ожидать, начали поступать съ юга.

Начальникъ Тѣлинскаго участка инженеръ Казы-Гирей уже въ 20 числахъ іюня спрашивалъ по телефону указаній Главнаго Инженера, по поводу явно начавшихся активныхъ выступленій боксеровъ, соединившихся съ мѣстными войсками.

По этому поводу Инженеръ Юговичъ самъ имѣлъ лишь одну руководящую инструкцію изъ Петербурга отъ С. Ю. Витте: «охранять всѣми способами неприкосновенность агентовъ дороги, не допуская жертвъ людьми».

Дѣйствуя въ духѣ этой инструкціи, Юговичъ уже 28 іюня особымъ приказомъ объявилъ по линіи о создавшемся въ связи съ движеніемъ боксеровъ тревожномъ положеніи и одновременно вмѣстѣ съ Начальникомъ Охранной стражи, генераломъ Гернгроссомъ предписалъ немедленно снять съ работъ всѣхъ служащихъ и охрану; денежныя суммы, кассовыя книги и всю главнѣйшую отчетность, телеграфные и телефонные аппараты и наиболѣе цѣнное техническое оборудованіе запаковать и гдѣ будетъ возможно—въ вагонахъ, а гдѣ укладка рельсовъ еще не закончена— походнымъ порядкомъ всѣмъ двигаться съ этимъ имуществомъ къ слѣдующимъ пунктамъ:

1. На западной вѣтви—отъ Цицикара черезъ Хинганскій перевалъ къ Забайкалью.

2. На восточной вѣтви—отъ Шитоухэцзы къ Приамурью.

3. На южной вѣтви—отъ Ляояна къ Портъ-Артуру и Дальнему.

4. Всѣмъ участкамъ, ближайшимъ къ Харбину отъ тѣхъ же пунктовъ со всѣхъ трехъ направленій, было предписано отходить къ Харбину, уводя съ собой, по возможности, весь подвижной составъ.

По исполненіи этого приказа всякая дѣятельность на линіи дороги временно замерла, и лишь Харбинъ, какъ сердце и главный нервъ всего дѣла, продолжалъ лихорадочно пульсировать, готовясь отразить неминуемое, казалось, нападеніе.

Къ этому же времени тревога распространилась и среди мѣстнаго китайскаго населенія, въ общемъ довольно равнодушно внимавшаго до сихъ поръ широковѣщательнымъ призывамъ ихетуанскихъ проповѣдниковъ; интересы этого населенія за истекшіе почти три года крѣпко спаялись съ интересами до-

роги; тѣмъ не менѣе, видя, что линія эвакуируется русскими, пришлые китайцы-рабочіе стали также бросать работу и скрываться въ глубь Маньчжуріи; ихъ примѣромъ очень скоро заразилось и осѣдлое мѣстное населеніе, также спѣшно покидавшее свои фанзы и хутора, увозя на арбахъ все нехитрое имущество и угоняя съ собой скотъ; засѣянные поля и огороды при этомъ бросались на произволъ судьбы.

Равнымъ образомъ и въ самомъ Харбинѣ дружно покинули работу почти всѣ китайцы, въ томъ числѣ и часть домашней прислуги (повара и бои) русскихъ агентовъ.

Казалось, кругомъ постепенно замирала всякая жизнь, и Сѣверной Маньчжуріи какъ бы вновь суждено было погрузиться въ свой вѣковой сонъ, обрѣсти тотъ пустынный характеръ, въ которомъ ее застали нѣсколько лѣтъ тому назадъ первые русскіе пришельцы.

Только въ Харбинѣ, этой случайной географической точкѣ, впервые вызванной нами къ интенсивной городской жизни, оставалось нѣсколько тысячъ мужественныхъ русскихъ людей, устоявшихъ передъ соблазномъ покинуть безъ послѣдней опасной борьбы ввѣренное имъ отвѣтственное дѣло.

Уже съ 27-го іюня Харбинъ былъ буквально отрѣзанъ отъ всего внѣшняго міра, такъ какъ въ этотъ день боксерамъ удалось въ нѣсколькихъ мѣстахъ испортить телеграфъ.

При всемъ этомъ защитники города были фактически почти безоружны, такъ какъ, хотя имѣлись винтовки, но при весьма ограниченномъ количествѣ патроновъ, пополнить которое было неоткуда. Артиллерія отсутствовала вовсе, если не считать попытки рабочихъ механическихъ мастерскихъ отлить собственными средствами небольшую мѣдную пушку, которой въ дни осады воспользоваться не пришлось за ея непригодностью. Впослѣдствіи это примитивное орудіе долгое время красовалось на главной улицѣ Харбина передъ зданіемъ Штаба Охранной стражи.

Помимо слабости вооруженія и отсутствія патроновъ, осажденнымъ, въ случаѣ если бы осада затянулась, грозилъ неминуемый голодъ, такъ какъ подвозъ продуктовъ питанія къ городу съ уходомъ жителей совершенно прекратился.

При такихъ-то условіяхъ защитники Харбина во главѣ съ доблестными инженерами Юговичемъ и Игнаціусомъ и Начальникомъ Охранной стражи генераломъ Гернгроссомъ ни одной минуты не усомнились въ своемъ долгѣ —не покидать начатаго въ Маньчжуріи русскаго дѣла и отстаивать его до послѣдней возможности.

Такую же полную трагизма картину представлялъ собой и отходъ построечниковъ и русскаго населенія, нерѣдко съ женами и дѣтьми, съ линейныхъ участковъ.

Застигнутые нападеніемъ врасплохъ, мѣстами не имѣя возможности открыто двигаться по линіи дороги, они группами блуждали по Маньчжуріи, скрываясь въ сопкахъ, кустахъ и гаолянѣ, терпя голодъ и прочія лишенія.

Въ особенно тяжелыхъ условіяхъ, какъ уже упомянуто, находились служащіе южной линіи, гдѣ движеніе боксеровъ, благодаря большей густотѣ населенія, было особенно интенсивно.

Инженеръ Казы-Гирей, получивъ на свой вторичный запросъ *) приказаніе двигаться къ Харбину, предварительно лично обратился къ Тьелинскому губернатору за разъясненіями по поводу создавшагося тревожнаго положенія и получилъ при этомъ самыя успокоительныя завѣренія, которыя, однако, не разсѣяли тревоги русской колоніи и не ослабили бдительности несшихъ охрану партіи казаковъ.

Къ Тьелину постепенно подходили регулярныя китайскія войска, всѣ окрестности были наводнены боксерскими прокламаціями, призывавшими къ избіенію европейцевъ; возлѣ самой усадьбы участка постоянно раздавались выстрѣлы. Необходимо отмѣтить, что строительный участокъ находился въ двухъ верстахъ отъ города, въ мѣстности именуемой Цай-хэ, гдѣ были сосредочены конторы, склады и жилыя помѣщенія; здѣсь же пріютились среди русскихъ миссіонеры-французы и бѣженцы китайцы, спасавшіеся отъ преслѣдованія боксеровъ за принадлежность къ христіанству.

Въ ночь на 24 іюня послѣдовало здѣсь первое нападеніе регулярнаго китайскаго войска на казаковъ и служащихъ, при чемъ послѣдніе, и то не всѣ, успѣли вооружиться лишь старыми берданками также при весьма ограниченномъ запасѣ патроновъ.

Медлить больше было нельзя; подъ ружейнымъ огнемъ началось спѣшное отступленіе; женщины двигались на арбахъ, а мужчины—пѣшкомъ, въ большинствѣ побросавъ все свое имущество.

Вслѣдствіе недостатка перевозочныхъ средствъ не могло быть вывезено даже серебро, находившееся для ежедневныхъ расчетовъ съ китайцами на рукахъ у Начальника участка въ суммѣ до 50,000 рублей преимущественно мелкой монетой (на нѣкоторыхъ участкахъ были сдѣланы попытки закапывать серебро или опускать въ колодцы, но впослѣдствіи при возвращеніи оно найдено не было).

---

*) На первыя донесенія инженеру Казы-Гирей было сообщено изъ Харбина, что ничего серьезнаго не предвидится, необходимо взять себя въ руки и не поддаваться тревожнымъ слухамъ.

一九〇〇年七月七日鐵嶺工程隊工程師喀則吉列及其職員率領英法傳教師三人及法女牧師二人抵香坊屯圖

Прибытіе въ Старый Харбинъ Тьелинскаго отряда служащихъ инж. Казы-Гирея съ англійскимъ, двумя французскими миссіонерами и двумя французскими монахинями 7 іюля 1900 года. Боксерское возстаніе.

Arrival at Harbin, Old Town, of the Tiehlin detachment of employees under Engineer Kazy-Girey, with an English and two French missionaries and two French nuns. 7-th July, 1900. Boxer Rising.

一九〇〇年在哈爾濱秦家崗鐵路舊坟地禮葬拳匪時陣亡軍士圖

Погребеніе въ братскую могилу на Старомъ желѣзнодорожномъ кладбищѣ воинскихъ чиновъ, павшихъ во время боксерскаго возстанія въ 1900 году. Харбинъ—Новый Городъ.

Interment in a common grave on the Old Railway Cemetery of ufficers and soldiers, which fell during the Boxer Rising in the year 1900. Harbin New Town.

Отступленіе происходило подъ прикрытіемъ отряда Охранной стражи численностью до 200 человѣкъ, которымъ командовалъ штабсъ-капитанъ Ржевуцкій.

Путь бѣглецовъ освѣщался заревомъ пожаровъ: это горѣли поджигаемые боксерами оставленные русскіе поселки.

Двигались въ направленіи штабъ-квартиры Начальника дистанціи, находившейся въ мѣстности, называемой Шаумянцзы, которой и достигли черезъ нѣсколько дней, не испытавъ дорогой серьезнаго нападенія. Начальникъ дистанціи имѣлъ еще возможность покормить бѣженцевъ и снабдить кое-какой одеждой, но уже въ 12 часовъ дня и здѣсь начался обстрѣлъ строеній, пули посыпались дождемъ, и снова надо было бѣжать. Такъ-какъ арбы стояли за стѣной внѣ двора и были подъ обстрѣломъ, то обозъ былъ брошенъ. Ускользнули со двора, прорубивъ проходъ въ стѣнѣ съ той стороны, откуда не было слышно выстрѣловъ. Наступили особенно тяжелые дни — люди изнемогали отъ голода, жажды и усталости Во встрѣчаемыхъ по дорогѣ селеніяхъ жителей не было. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, судя по теплымъ еще очагамъ, можно было догадаться, что хозяева только-что скрылись передъ приближеніемъ партіи. Благодаря этой поспѣшности удавалось находить кое-что брошенное изъ съѣстного, напримѣръ, остатки чумизы, иногда даже не вареной. Всего шли до Харбина 15 дней и за дорогу потеряли 8 человѣкъ убитыми; раненыхъ числомъ 33 удалось довезти до Харбина. Въ числѣ убитыхъ былъ техникъ Богуславскій, оказавшій много самоотверженія и храбрости при оборонѣ партіи.

Удачно обойдя Куаньченцзы, партія перешла на территорію Монголіи. что и спасло ее отъ гибели. О движеніи своемъ бѣглецы сумѣли увѣдомить харбинцевъ, пока не совсѣмъ еще была разрушена телеграфная линія, и въ разстояніи одного дня перехода тьелинцы были встрѣчены 5-го іюля вспомогательнымъ отрядомъ изъ Харбина, гдѣ уже утратили-было надежду на ихъ спасеніе.

Не менѣе тяжелымъ было отступленіе изъ Мукдена отряда подпоручика Валевскаго, состоявшаго изъ 84 стражниковъ и служащихъ, въ числѣ которыхъ находился инженеръ Верховскій и двѣ женщины. 23-го іюня въ продолженіе цѣлаго дня они двигались подъ ружейнымъ обстрѣломъ китайцевъ, а къ вечеру противъ нихъ было выставлено два конныхъ эскадрона и батарея артиллеріи.

Передъ такими силами эти обреченные люди могли только попытаться бѣжать, воспользовавшись ночной темнотой. Однако, даже и въ эту тяжелую

минуту, помня о другихъ, также терпящихъ бѣдствія, отрядъ этотъ зашелъ на станцію Суятунь, но она оказалась уже сожженной, при чемъ впослѣдствіи выяснилось, что изъ 17 человѣкъ ея бывшаго русскаго персонала лишь пятерымъ удалось бѣжать, а остальные были вырѣзаны.

Китайскія войска изъ Мукдена тѣмъ временемъ преслѣдовали по пятамъ незначительный отрядъ Валевскаго, который успѣлъ все же болѣе или менѣе благополучно добраться до Янтая. Здѣсь ему пришлось выдержать два сраженія съ встрѣчными скопищами боксеровъ, появившимися на этотъ разъ со стороны Ляояна.

Отбиваясь отъ нихъ, отрядъ дошелъ до рѣки Тайцзы и ночью 26-го іюня укрылся въ рощѣ почти передъ самымъ Ляояномъ. Инженеру Верховскому съ четырьмя стражниками удалось прокрасться мимо китайскихъ аванпостовъ къ станціи въ надеждѣ получить помощь, но и здѣсь были обнаружены лишь сожженныя зданія и изуродованные трупы русскихъ.

Оказалось, что бывшій здѣсь отрядъ полковника Мищенко (впослѣдствіи извѣстный боевой генералъ), осажденный въ чумныхъ желѣзнодорожныхъ баракахъ, у бѣлой башни, цѣлыхъ три дня отстрѣливался отъ боксеровъ, которые осыпали бараки пулями и даже гранатами. Въ концѣ-концовъ, отряду удалось, однако, обмануть бдительность нападавшихъ и въ ночь на 25-е іюня въ составѣ двухсотъ стражниковъ и ста съ лишнимъ служащихъ съ семьями сдѣлать обходное движеніе къ Аньшаньчжану и далѣе на югъ.

Такимъ образомъ, помощь въ Ляоянѣ, на которую разсчитывалъ Валевскій, ушла оттуда наканунѣ, и его отрядъ, окруженный со всѣхъ сторонъ, былъ, казалось, обреченъ на неминуемую гибель.

Питая нѣкоторую надежду найти спасеніе въ Кореѣ, эта горсть людей 27-го іюня двинулась вдоль Тайцзы на востокъ, при чемъ Валевскій настаивалъ на томъ, чтобы отрядъ ни въ коемъ случаѣ не раздѣлялся. Инженеръ Верховскій, наоборотъ, предложилъ другой планъ, заключавшійся въ томъ, чтобы, разбившись на мелкія группы, съ цѣлью быть менѣе замѣтными, спасаться на западъ въ Инкоу, укрываясь въ заросляхъ рѣки Ляохэ.

Въ ночь на 28-е іюня, при перестрѣлкѣ съ боксерами, поручикъ Валевскій былъ убитъ. Передъ смертью, сдавая команду унтеръ-офицеру Пилипенко, этотъ герой завѣщалъ ему итти со всѣмъ отрядомъ на Корею. Однако, той же ночью инженеръ Верховскій, большинство служащихъ и 14 стражниковъ отдѣлились и пошли на Инкоу, а Пилипенко съ остальной частью отряда, помня наказъ умершаго начальника, продолжалъ двигаться на Корею, куда и прибылъ благополучно. Также удачно достигла Кореи и другая отдѣлившаяся

группа, состоявшая изъ одного техника, телеграфиста съ женою и 6 чиновъ охраны.

Партія Верховскаго была захвачена непріятелемъ, и онъ самъ вмѣстѣ съ нѣкоторыми другими желѣзнодорожными служащими былъ открыто обезглавленъ въ Мукденѣ. Впослѣдствіи, когда наши войска вновь заняли Ляоянъ, они нашли тамъ выставленную на показъ въ клѣткѣ голову этого молодого и способнаго инженера.

Изъ событій на ближайшей къ Харбину части южной линіи, связанныхъ съ эвакуаціею, намъ извѣстно слѣдующее:

Когда 27-го іюня прекратилась телеграфная связь Харбина съ внѣшнимъ міромъ, а 28-го былъ изданъ Главнымъ Инженеромъ вышеупомянутый приказъ, то начальникъ участка князь Хилковъ получилъ распоряженіе организовать и обезпечить въ предѣлахъ подвѣдомственныхъ ему участковъ отходъ къ Харбину всѣхъ служащихъ болѣе отдаленныхъ участковъ.

Во исполненіе этого онъ самъ отправился въ восточный конецъ 9-го участка, Начальника дистанціи инженера Кузнецова командировалъ въ конецъ 1-го южнаго участка, а инженеру Коику поручилъ эвакуацію служащихъ съ западной линіи.

Задача, возложенная на инженера Кузнецова, заключалась въ томъ, чтобы поддержать движеніе по южной линіи до переправы Сунгари II до того момента, пока всѣ до одного русскіе соберутся въ Харбинъ. Дѣло заключалось не только въ соблюденіи исправности и охраны пути, но и въ установленіи особаго порядка въ управленіи участкомъ. Путь давалъ много хлопотъ, такъ какъ этотъ моментъ совпалъ съ ливнями небывалой силы, портящими полотно и искусственныя сооруженія; охраны было мало, а тревожныя вѣсти, шедшіе съ юга, нервировали служащихъ и рабочихъ. Однако, совмѣстными стараніями инженера Кузнецова и командированнаго вмѣстѣ съ нимъ командира 1-й сотни есаула Павлевскаго на 1-мъ южномъ участкѣ удалось установить положеніе болѣе или менѣе спокойное и, во всякомъ случаѣ, давшее возможность благополучно пропустить до Харбина всѣхъ эвакуировавшихся служащихъ IV, III и II участковъ, а также партіи агента Даніэля изъ Гирина.

Воспоминанія инженера Кузнецова, проведшаго эти дни отъ 28-го іюня до 13-го іюля, дня вооруженнаго нападенія боксеровъ на Харбинъ, на южной линіи, сводятся къ тому, что та тревога, которая была вполнѣ понятна въ центрѣ, не находила себѣ подтвержденія въ мирной рабочей обстановкѣ на линіи; поэтому исполнителямъ приказаній высшаго начальства позволительно было время-отъ-времени сомнѣваться въ ихъ своевременности и правильности.

Основываясь на мирномъ настроеніи населенія и рабочихъ, трудно было рѣшаться прекращать всѣ работы въ разгаръ сезона, такъ какъ не вѣрилось, чтобы тѣ дороги, по которымъ строители привыкли ѣздить, вооруженные лишь вѣрою въ заслуженное доброе отношеніе къ нимъ населенія, обратились сразу въ пути, по которымъ на Харбинъ, какъ и на далекомъ югѣ, наступаетъ угроза и опасность.

Служащіе III и II участковъ, согласно приказу Главнаго Инженера, уже съ 29-го іюня начали грузиться у переправы Сунгари II; отправка этихъ партій продолжалась нѣсколько дней. За весь недлинный періодъ поддержанія сообщенія между Харбиномъ и Сунгари II изъ Управленія получались распоряженія иногда противорѣчивыя, основанныя также, какъ и у линейныхъ агентовъ, на нежеланіи уступать фронтъ и на надеждѣ, что всякая опасность разрѣшиться какъ-то сама собой.

Хотя пребываніе на линіи, по которой все время шли поѣзда, увозящіе русскихъ къ Харбину, становилось съ каждымъ днемъ все безпокойнѣе, но къ чести и агентовъ I-го южнаго участка и китайскихъ рабочихъ надо отнести то, что ни тѣ, ни другіе почти до самаго послѣдняго дня не вѣрили въ прекращеніе работъ и въ установленіе новыхъ, чуждыхъ имъ враждебныхъ отношеній; это выражалось, между прочимъ, въ томъ, что, по иниціативѣ самихъ рабочихъ, возобновились крупныя работы у перехода черезъ р. Лалинхэ, что на ст. Эльтіатунъ вновь было приступлено къ постройкѣ постоянныхъ зданій, на ст. Ситунъ привезли кирпичъ для продажи и т. п.; поступило даже предложеніе объ урегулированіи вопросовъ по отчужденію.

1-го іюля на Сунгари II погрузились изъ Гирина люди партіи агента Даніэля и католическіе миссіонеры изъ Гирина же и Куаньченцзы.

6-го іюля погрузились тамъ же служащіе Тьелинскаго участка, о которомъ было упомянуто выше; такимъ образомъ, всѣ, кому по приказу Главнаго Инженера надлежало сосредочиться въ Харбинѣ, благополучно вышли изъ опаснаго положенія; а 1 участокъ продолжалъ существовать и работать, хотя свое назначеніе пропустить всѣхъ отдаленныхъ товарищей онъ уже исполнилъ.

Но общій ходъ событій неумолимо развивался, и кажущееся линейнымъ агентамъ благополучіе, нарушаемое лишь единичными инцидентами враждебнаго характера, было непрочнымъ.

10-го іюля было приказано эвакуировать линію до Лалинхэ, для чего было назначено 3 поѣзда. Съ тяжелымъ чувствомъ покидали агенты свои посты: очевидецъ отмѣчаетъ то необычное впечатлѣніе, которое производило это оставленіе линіи съ частыми остановками для посадки людей съ постовъ, съ

сознаніемъ, что пройденный путь, гдѣ еще работа не прекращалась, гдѣ еще оставались наши китайцы рабочіе, съ недоумѣніемъ смотрѣвшіе, какъ русскій, только-что распоряжавшійся работою, вдругъ садится на пріостановившійся поѣздъ, приказываетъ погрузить инструментъ, а имъ притти на утро за расчетомъ, гдѣ еще путевые сторожа-китайцы встрѣчали сигналомъ и рожкомъ проходившій поѣздъ, что путь этотъ, разъ онъ пройденъ послѣднимъ вагономъ 3-го поѣзда, становится сразу чужимъ и ежеминутно новую чертою отдѣляется отъ того участка, который русскіе не хотятъ уступить.

Послѣдняя офиціальная уступка была сдѣлана 11-го іюля, когда было приказано отойти до ст. Ситунъ.

Въ такомъ положеніи этотъ послѣдній участокъ въ 57 верстъ былъ застигнутъ событіями 13 іюля, когда онъ оказался отрѣзаннымъ отъ Харбина вслѣдствіе вооруженнаго нападенія на послѣдній боксеровъ; по отбитіи этой атаки, оставшіеся агенты этого участка благополучно добрались на 2-хъ поѣздахъ до Харбина.

Какъ выше было сказано, князь С. Н. Хилковъ направился на восточную линію съ тою же цѣлью—организовать эвакуацію и поддержать порядокъ въ предѣлахъ постепенно оставляемой линіи.

Здѣсь особенно сильно разразились ливни, почему отходъ восточныхъ участковъ былъ очень опасенъ и затруднителенъ. Независимо отъ этого, опасность представляло сосѣдство населеннаго города Ашихэ, самаго крупнаго административнаго пункта, въ округъ котораго входилъ Харбинъ и линія на востокъ.

Начальникъ этого города къ тому времени ex officio уже былъ враждебно настроенъ противъ русскихъ, а, между тѣмъ, необходимо было добиться свободнаго пропуска всѣмъ отступающимъ мимо Ашихэ агентамъ.

Князь С. Н. Хилковъ, пренебрегая личною опасностью, взялся разрѣшить этотъ вопросъ. Раньше онъ неоднократно видѣлся съ мѣстнымъ фудутуномъ по дѣламъ постройки, а потому и на этотъ разъ увѣдомилъ его о желаніи лично переговорить. Удивленный фудутунъ, опасаясь, съ одной стороны, нареканій за сношенія съ русскими, а съ другой стороны, не рѣшившись отказать князю Хилкову, поставилъ условіемъ, чтобы князь явился къ нему безъ оружія и охраны съ однимъ только переводчикомъ, что и было княземъ исполнено, несмотря на настойчивые отговоры сотрудниковъ; настолько сильно было взаимное довѣріе и несочувствіе къ создавшемуся положенію, навѣянному съ далекаго юга и не отвѣчавшему установившимся добрымъ дѣловымъ отношеніямъ русскихъ съ мѣстнымъ населеніемъ и властями.

Это свиданіе имѣло большое моральное значеніе и практическій результатъ, выразившійся въ томъ, что и съ восточной линіи всѣ служащіе благополучно прибыли къ Сунгари.

Первые тревожные слухи о боксерской смутѣ на югѣ Маньчжуріи достигли восточной линіи въ самый разгаръ весны 1900 года; къ этому времени работы здѣсь настолько подвинулись, что по линіи могли ходить уже рабочіе поѣзда далеко за ст. Имяньпо. Однако, по распоряженію Главнаго Инженера отъ 28-го іюня, всѣ работы немедленно прекратились, и началась эвакуація.

Послѣ спѣшнаго и нелегкаго расчета съ рабочими X-й и XI-й участки двинулись къ Харбину въ составѣ 6 поѣздовъ, шедшихъ почти вплотную одинъ за другимъ. Впереди всей этой длинной колонны ѣхалъ на дрезинѣ инженеръ Тихоміровъ; за нимъ въ слѣдующихъ дрезинахъ казаки съ ружьями наготовѣ. Слухи одинъ ужаснѣе другого передавались изъ устъ въ уста, изъ поѣзда въ поѣздъ и усугубляли тревогу... На бѣду еще отходъ совпалъ съ періодомъ дождей, послѣдствіемъ которыхъ явился громадный размывъ у станціи Эрцендяньцзы, испортившій путь на протяженіи нѣсколькихъ верстъ. Мѣстами полотно было совершенно снесено, и рельсы находились въ подвѣшенномъ состояніи.

Нечего и говорить, что при такихъ условіяхъ двигаться гружеными поѣздами было нельзя; положеніе казалось критическимъ; пришлось обратиться къ исключительнымъ мѣрамъ. Начальникъ участка инженеръ Тихоміровъ приказалъ всѣмъ, не исключая женщинъ и дѣтей, выйти изъ вагоновъ и способнымъ къ труду немедленно встать на работы по исправленію пути. Общими усиліями, съ помощью нанятыхъ мѣстныхъ китайцевъ, подъ проливнымъ дождемъ возстанавливались насыпи, подводились подпоры и клѣтки подъ рельсы и т. д.; лишь въ результатѣ долгой и, надо сказать, доблестной борьбы съ водной стихіей удалось, наконецъ, пройти опасное мѣсто и благополучно добраться до Харбина, гдѣ всѣмъ предстояло принять участіе въ приготовленіяхъ къ оборонѣ отъ ожидавшагося нападенія боксеровъ.

Особенно интересны данныя, сообщенныя инж. С. Ц. Оффенбергомъ, о событіяхъ боксерской смуты, имѣвшихъ мѣсто на западной линіи.

«Еще осенью 1899 года,—разсказываетъ С. Ц.:—подъ предлогомъ маневровъ, прибылъ въ Чжаланьтунь отрядъ китайскихъ войскъ подъ командою генерала Пао. У насъ сразу же установились съ нимъ самыя дружескія личныя отношенія. Пао оказался весьма интеллигентнымъ человѣкомъ, самая его внѣшность,

一九〇〇年一面坡村鎮車站及軌道圖

Станція, пути и поселокъ въ Имяньпо въ ноябрѣ 1900 г.
Railway station, sidings and settlement at Imyanpo, in November, 1900.

一九〇〇年海參崴愛節耳施力得碼頭圖

Пристань Эгершельдъ во Владивостокѣ въ сентябрѣ 1900 года.
Egersheld Wharf at Vladivostok in September, 1900.

его выразительные большие глаза какъ-то невольно привлекали, вызывали къ нему расположеніе.

Между прочимъ, однажды съ цѣлью доставить намъ удовольствіе онъ устроилъ нашимъ поселкомъ ночной маневръ и показалъ искусство своихъ войскъ въ стрѣльбѣ какъ залпами, такъ и съ равными интервалами, что создавало иллюзію современнаго пулеметнаго огня. Съ большимъ интересомъ любовались всѣмъ этимъ наши казаки, увеселявшіе затѣмъ при свѣтѣ костровъ слушателей китайцевъ своими прекрасными пѣснями и кавказскими танцами. То сложное настроеніе, которое вызвало у меня тогда эта экзотическая ночная картина, вспоминается мнѣ и посейчасъ, 25 лѣтъ спустя, съ какой-то особой рельефностью.

Позднею весною въ 1900 году ген. Пао вновь прибылъ съ отрядомъ въ Чжаланьтунь, и здѣсь мы впервые отъ него услыхали, что среди китайскаго населенія и даже среди нашихъ рабочихъ-китайцевъ появились какіе-то смутьяны, которые стремятся воспрепятствовать мирному теченію нашихъ работъ.

28-го іюня внезапно явился ко мнѣ станціонный телеграфистъ и сообщилъ потрясающую новость, что по аппарату изъ Хайлара отъ начальника тамошняго участка инж. Рыжова прошла телеграмма въ адресъ инж. Юговича и генераловъ Гернгросса и Гродекова (ком. войсками Приамурскаго военнаго округа), изъ которой видно, что начальникъ Хайларскаго отряда китайскихъ войскъ полк. Фу потребовалъ, чтобы всѣ русскіе въ 24 часа прекратили работу и ушли въ предѣлы Россіи, добавивъ, что всякое сопротивленіе безполезно, такъ какъ всюду на высотахъ стоитъ въ боевой готовности конная артиллерія.

Встревоженный этимъ извѣстіемъ, я съ начальникомъ охраны кап. Смолянниковымъ отправился къ нашему другу Пао, но и въ немъ мы увидѣли нѣкоторое замѣшательство; не ускользнуло отъ нашего вниманія и происходившее въ Чжаланьтунѣ какое-то спѣшное передвиженіе войскъ и артиллеріи. Пао очень искренно объяснилъ, что самъ не знаетъ точно, въ чемъ дѣло, такъ какъ изъ Пекина идутъ весьма противорѣчивыя, но скорѣе успокоительныя извѣстія, а цицикарскій дзянь-дзюнь Шоу (смѣнившій скончавшагося незадолго передъ тѣмъ Энцзы) заявляетъ, что русскіе должны немедленно прекратить постройку линіи и уходить за границу. Тѣмъ не менѣе, по нашей настоятельной просьбѣ Пао обѣщалъ переговорить съ хайларскимъ полковникомъ Фу объ улаженіи конфликта. Не успѣли мы еще дождаться результатовъ этихъ переговоровъ, какъ была получена телеграмма Главнаго Инженера, предписывающаго Гершову отступать безотлагательно къ Харбину, а мнѣ и Бочарову,

работавшему на Хинганѣ, уходить въ Забайкалье. Телеграмму эту мы показали Пао и просили его принять мѣры къ безпрепятственному пропуску нашему черезъ Хинганъ. Мы все побросали, снарядили имѣвшійся налицо обозъ и къ 9 часамъ вечера того же дня двинулись въ походъ. Насъ было около семисотъ человѣкъ; впереди шла въ боевомъ порядкѣ единственная охранявшая насъ сотня. Нашъ уходъ вызвалъ большое волненіе и ропотъ среди китайцевъ подрядчиковъ и рабочихъ, съ которыми пришлось спѣшно расплачиваться опять-таки при любезномъ содѣйствіи Пао. Большое счастье, что за нѣсколько дней до этого я успѣлъ получить изъ Харбина 15,000 серебряныхъ лянъ.

Лишь только головныя части нашего отряда приблизились къ теперешней станціи Ялъ, какъ наткнулись на цѣпь китайскихъ солдатъ, раздался залпъ, у насъ четверо было убито. Нечего и говорить, что тутъ началась настоящая паника, въ результатѣ которой часть служащихъ изъ дистанціи Семеновскаго, въ числѣ 25 человѣкъ, рѣшила отдѣлиться и двигаться къ русской границѣ на Амуръ горными и лѣсными тропинками. Мои увѣщанія не раздѣляться оказались безполезными. Впослѣдствіи выяснилось, что всѣ эти люди погибли въ пути. Между тѣмъ, стрѣлявшіе по насъ китайскіе солдаты, видимо, сами напуганные происшедшимъ, быстро разсѣялись, и мы уже безпрепятственно продолжали наше движеніе по тракту къ Хингану, а когда прибыли туда, то я, техникъ Семеновскій и капитанъ Смолянниковъ лично отправились для переговоровъ о пропускѣ съ полковникомъ Фу, оставивъ нашъ обозъ въ 200 слишкомъ подводъ въ открытой степи.

Сначала Фу категорически заявилъ, что не можетъ пропустить вооруженныхъ людей, и предложилъ нашей охранной стражѣ сдать оружіе, обѣщая въ этомъ случаѣ гарантію безопасности.

Капитанъ Смолянниковъ возразилъ ему, что видитъ въ этомъ вопросъ воинской чести и, какъ русскій офицеръ, не можетъ позволить себя разоружить, тѣмъ болѣе, что, вопреки мирнымъ завѣреніямъ Фу, мы уже подвергались обстрѣлу.

Переговоры продолжались цѣлую томительную ночь. Въ нашемъ обозѣ, не зная въ чемъ дѣло, страшно тревожились, женщины громко плакали и, разумѣется, никто не спалъ. Только подъ утро удалось притти къ соглашенію и двинуться дальше къ Хайлару съ русской охраной, отстоявшей, въ концѣ-концовъ, свое право на оружіе.

На перевалѣ мы проходили какъ бы сквозь строй. Съ обѣихъ сторонъ стояли китайскія войска и артиллерія. Настроеніе было жуткое... Здѣсь же, на

Хинганѣ, въ старой заброшенной кумирнѣ мы неожидано встрѣтились съ извѣстнымъ генераломъ Джоумяномъ, возвращавшимся съ своихъ лѣсныхъ заготовокъ.

Онъ сообщилъ, что подъ вліяніемъ развертывавшихся непонятныхъ событій рѣшилъ уѣхать въ Монголію...

Для перехода черезъ Аргунь мы воспользовались деревяннымъ мостомъ, который, къ нашему счастью, успѣлъ построить Бочаровъ, благополучно отступившій, благодаря этому, въ русскій поселокъ Цурухайтуй.

Мы также благополучно достигли русской границы, а отсюда направились въ Нерчинскъ, гдѣ пришлось заняться составленіемъ отчетовъ и подготовкою къ возвращенію на брошенныя такъ неожиданно работы. Бочаровъ же расположился со своей партіей въ Срѣтенскѣ.

Въ видѣ отступленія, хочется сказать нѣсколько словъ о дальнѣйшей судьбѣ ставшихъ столь близкими мнѣ послѣ всѣхъ этихъ общихъ переживаній капитанѣ Смолянниковѣ и генералѣ Пао.

Смолянниковъ получилъ вскорѣ приказъ итти со своей сотней на соединеніе съ отрядомъ извѣстнаго генерала Орлова, двигавшимся въ Маньчжурію, и былъ впослѣдствіи смертельно раненъ во время удачной атаки при форсированіи Хингана; онъ похороненъ въ Харбинѣ на старомъ кладбищѣ.

Судьба генерала Пао оказалась не менѣе трагичной. Между прочимъ, прощаясь съ Смолянниковымъ еще въ Чжаланьтунѣ, Пао называлъ его своимъ другомъ и говорилъ, что при встрѣчѣ въ открытомъ бою они должны щадить другъ-друга.

Пао чувствовалъ, что его обвиняютъ въ пристрастіи къ русскимъ, чуть ли не въ корыстной измѣнѣ въ ихъ пользу. Его хотѣли отозвать изъ Чжаланьтуня, но онъ, рѣшивъ, повидимому, кровью запечатлѣть свою вѣрность долгу, отклонилъ этотъ переводъ. Какъ извѣстно, сопротивленіе китайцевъ и монголовъ, кое-гдѣ вооруженныхъ еще первобытными луками, было быстро сломлено. Хайларъ былъ занятъ отрядомъ Орлова почти безъ боя. Сколько-нибудь серьезное сраженіе произошло лишь у теперешней станціи Якэши, гдѣ находился отрядъ регулярныхъ китайскихъ войскъ въ составѣ трехъ родовъ оружія.

Въ разгарѣ перестрѣлки находившійся въ этомъ отрядѣ генералъ Пао неожиданно, по разсказамъ участниковъ боя, одинъ появился на возвышенномъ мѣстѣ въ сферѣ нашего огня съ большимъ національнымъ знаменемъ въ рукахъ. Здѣсь его настигла русская пуля, и здѣсь онъ нашелъ свою смерть; получилось впечатлѣніе, какъ-будто онъ сознательно искалъ ее, подъ вліяніемъ сложныхъ и мучительныхъ для его благородной души переживаній тѣхъ смутныхъ дней».

Въ самомъ Харбинѣ событія развивались слѣдующимъ образомъ. 30 іюня былъ объявленъ приводимый ниже приказъ Главнаго Инженера:

Приказъ

Главнаго Инженера по сооруженію Китайской Восточной желѣзной дороги.

Г, Харбинв. Іюня 28 дня 1900 года.

№ 168.

Вслѣдствіе быстраго распространенія движенія боксеровъ, которые напали на нашу дорогу между Тьелиномъ и Ляояномъ, признается необходимымъ:

Первое: Служащихъ на линіи отъ Шитоухэцзы до Цицикара и на четырехъ первыхъ участкахъ Южной вѣтви собрать на пристань Сунгари, въ Харбинъ, и тамъ же сосредоточить желѣзнодорожную охрану.

Второе: Часть служащихъ и работающихъ на дорогѣ русскихъ, дальнѣйшее пребываніе коихъ по обстоятельствамъ дѣла не представляется безусловно необходимымъ, отправить пароходами Общества на русскую границу, для временнаго пребыванія тамъ впредь до обратнаго возвращенія, по водвореніи на дорогѣ порядка.

При исполненіи вышеизложенныхъ мѣропріятій, предлагаются для руководства нижеслѣдующія правила:

1) Прежде всего отправляются за границу женщины и дѣти.

2) Вслѣдъ за ними мужчины, служащіе на дорогѣ и не служащіе на дорогѣ.

3) На пристани Сунгари обязаны остаться: а) всѣ безсрочно отпущенные и чины запаса, которые, вмѣстѣ съ тѣмъ, поступаютъ въ распоряженіе Главнаго Начальника Охранной стражи; б) по службѣ движенія—всѣ телеграфисты, начальники станцій и разъѣздовъ, ихъ помощники и ревизоры движенія; в) по службѣ тяги—начальники депо, ихъ помощники, машинисты, ихъ помощники, мастера, слесаря депо и всѣ рабочіе мастеровыхъ, г) по судоходству, врачебному отдѣлу и администраціи участковъ—всѣ служащіе; д) остальнымъ служащимъ предоставляется право выѣхать за границу или остаться на пристани по усмотрѣнію; е) по выбору гг. начальниковъ отдѣловъ назначаются служащіе, которые обязаны собрать и перевезти за границу документы и переписку отдѣловъ.

4) Разрѣшительные билеты на право выѣзда для посадки на пароходъ, на каждое лицо особо выдаются начальниками отдѣловъ Управленія или ихъ помощниками, также начальниками участковъ, дистанцій, депо, ревизорами движенія инженерами Левтѣевымъ и Лентовскимъ; поименованныхъ лицъ прошу вести именные списки всѣмъ, кому выдано разрѣшеніе, съ обозначеніемъ должностей служащихъ и спеціальностей работающихъ.

5) Всѣ выхавшіе за границу служащіе и рабочіе проживаютъ въ городахъ: Хабаровскѣ, Никольскѣ-Уссурійскомъ и Владивостокѣ, ожидая, когда ихъ, по водвореніи порядка, вновь призовутъ для исполненія обязанностей службы; въ городахъ этихъ они обязаны явиться къ мѣстному старшему агенту Общества, у котораго оставятъ свой адресъ.

6) На расходы по переѣзду служащіе получаютъ полуторамѣсячный окладъ, но не свыше шестисотъ рублей; ту же сумму получаютъ всѣ семейные служащіе, остающіеся въ Маньчжуріи. (Въ отмѣну телеграммы № 0005, по которой опредѣленная норма была назначена въ размѣрѣ триста рублей).

7) Выѣзжающіе служащіе и рабочіе получаютъ во все время своего пребыванія за границей нормальное жалованье.

8) Служащіе, остающіеся получаютъ полуторное (содержаніе) жалованье.

9) Безъ разрѣшительной записки никто на баржи и пароходы не допускается, кромѣ женщинъ и дѣтей, которыя принимаются безъ записокъ.

10) На баржи должно помѣщаться отъ 600 до 700 человѣкъ.

11) За утерю имущества служащихъ, которое не будетъ принято къ перевозкѣ,—отвѣчаетъ Общество Китайской Восточной желѣзной дороги.

12) Общество не отвѣчаетъ за утерю денегъ и драгоцѣнностей.

13) При занятіи временныхъ квартиръ на пристани, всѣ служащіе приглашаются оказать другъ-другу товарищескую услугу и гостепріимство.

Подлинный подписали:
Главный Инженеръ *А. Юговичъ.*

Помощникъ Главнаго Инженера *С. Игнаціусъ.*

Съ подлиннымъ вѣрно:
Правитель Канцеляріи *А. Чайковскій.*

Во исполненіе этого приказа и послѣдовало описанное выше поспѣшное очищеніе линіи русскими строителями.

Въ самомъ Харбинѣ уже съ 29-го іюня была начата отправка на пароходахъ и баржахъ въ Хабаровскъ всѣхъ женщинъ и дѣтей; туда же были отправлены и дѣла Счетнаго отдѣла дороги. Послѣдній такой транспортъ отплылъ 10-го іюля. Пароходъ «Одесса», вышедшій изъ Харбина 3-го іюля, уже подвергся сильному обстрѣлу китайцевъ за крѣпостью Баянтунь, при чемъ однимъ изъ первыхъ же выстрѣловъ былъ убитъ отправлявшійся въ Россію инженеръ Беренштейнъ.

Самъ Главный Инженеръ Юговичъ и значительная часть служащихъ мужественно оставалась въ Харбинѣ. Въ виду огромной растянутости трехъ частей города и необходимости на случай отступленія держаться рѣки, всѣ жители были собраны на Пристани.

Съ подошедшими съ линіи силами оборона Харбина состояла изъ 8 ротъ, 10 сотенъ и нѣсколькихъ нестроевыхъ командъ Охранной стражи: писарей, музыкантовъ и пр.; тогда же произведено было нѣчто въ родѣ мобилизаціи всѣхъ чиновъ запаса арміи изъ агентовъ дороги, рабочіе образовали особую

вольную дружину подъ командой запасного сотника Мосолова; общее число защитниковъ города оказывалось около $3^1/_2$ тысячъ человѣкъ; кромѣ самого Харбина, эта охрана еще удерживала за собой участки линіи на Востокѣ до Ашихэ и на Югѣ до 74-й версты (Ляលинхэ по 10-е іюля).

13-го іюля, въ 4 часа утра, надъ Харбиномъ—Затонъ раздался первый орудійный выстрѣлъ китайскихъ войскъ; поставивъ два орудія на желѣзнодорожной насыпи въ верстѣ отъ Затона, а другія два восточнѣе Затона, они начали сильный артиллерійскій обстрѣлъ.

Затонъ защищала 5-я рота Охранной стражи подъ командой поручика Апостолова, но изъ опасенія оставить эту войсковую часть по ту сторону рѣки отрѣзанной, ее отозвали на этотъ берегъ. Поручикъ Апостоловъ, считая оставляемую позицію весьма важной для обороны, покидалъ ее неохотно, и подчинился лишь вторичному приказанію объ отходѣ, послѣ чего китайцамъ удалось приблизиться къ городу, продолжая обстрѣлъ.

Какъ уже упоминалось, артиллеріи въ Харбинѣ не было, за исключеніемъ одной импровизированной пушки, и охранѣ приходилось отстрѣливаться ружейнымъ огнемъ, всемѣрно экономя при этомъ патроны.

Въ то же время послѣдовало еще два нападенія на Харбинъ: со стороны Ханшиннаго завода, расположеннаго за кирпичнымъ заводомъ, и отъ станціи Ашихэ—на Старый Харбинъ. Такой какъ бы согласованный способъ дѣйствій китайцевъ одновременно съ разныхъ сторонъ объясняется неожиданностью для насъ самыхъ событій и отсутствіемъ поэтому съ нашей стороны хорошо организованной развѣдки. Какъ впослѣдствіи выяснилось, отряды боксеровъ, повинуясь указаніямъ изъ центра, двигались къ Харбину одновременно изъ Гирина, Цицикара и Ашихэ.

Однако, уже къ 11 часамъ утра осажденнымъ удалось отбить наступленіе отъ Ашихэ и отъ Ханшиннаго завода, при чемъ послѣдній къ 5 часамъ дня былъ занятъ русскими, съ отбитіемъ двухъ орудій*). Въ началѣ этого удачнаго столкновенія передовыми нашими цѣпями командовалъ упомянутый выше сотникъ Мосоловъ, призванный только-что изъ запаса агентъ дороги. Захваченныя орудія, къ которымъ имѣлось около 50 снарядовъ, были тотчасъ же направлены противъ боксеровъ.

Моральное значеніе этого сраженія у Харбина было велико: китайцы постепенно отступали частью въ Шуанченпу, частью на переправу черезъ Сун-

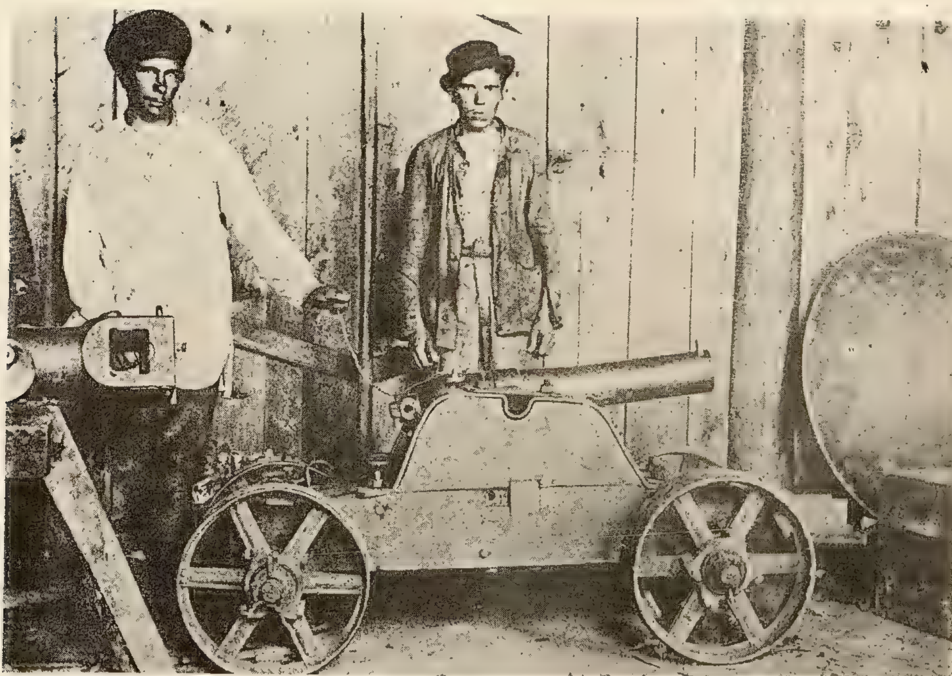
*) Эти орудія системы Гочкиса, такъ же какъ и другія, захваченныя позже, долгое время помѣщались потомъ передъ домомъ Начальника Заамурскаго Округа и въ оградѣ Св.-Николаевскаго собора.

一九〇〇年齊必斯拖船客艙在三姓地方被拳匪射擊團長文尼潤夫被肇斃命圖

Видъ каюты на баржѣ Чибисъ послѣ обстрѣла боксерами (iюнь 1900 г.). На Чибисѣ былъ убитъ около Сансина полковникъ Винниковъ, служащій К. В. ж. д.

View of cabin on the barge «Chibis» («Peewit»), which had been fired upon by the Boxers, in June 1900. Colonel Vinnikoff, an employee of the Chinese Eastern Railway was killed on this barge near Sansing.

一九〇〇年六月道裡臨時工廠所造之大炮圖



Одна изъ пушекъ, отлитыхъ во временныхъ мастерскихъ на Пристани (iюнь 1900 года).

One of the guns, cast at the Temporary Workshops, at Harbin-Pristan (June, 1900).

гари на Цицикаръ и Хуланченъ. День 13-го іюля съ тѣхъ поръ ежегодно празднуется старожилами защитниками Харбина, вспоминающими также и то, что ихъ бывшій шефъ А. І. Юговичъ, считавшій число 13, вопреки обще-распространенному предразсудку, вообще счастливымъ, отмѣтилъ и данный случай, и даже какъ бы предугадалъ удачу.

Ободренные ею, защитники Харбина дня черезъ три рѣшились уже сдѣлать вылазку и произвести рекогносцировку по направленію къ другому ханшинному заводу, находившемуся верстахъ въ 10 восточнѣе Харбина, вправо отъ рельсовой линіи. Заводъ этотъ оказался прекрасно приспособленнымъ къ оборонѣ, на стѣнахъ его имѣлись даже фальконеты *).

Вылазка эта окончилась неудачно, заводъ занятъ не былъ, и отрядъ, которымъ командовалъ есаулъ Логгиновъ, долженъ былъ отойти съ значительными потерями, такъ какъ съ наблюдательнаго пункта (высокое дерево) было замѣчено приближеніе къ заводу со стороны Ашихэ значительныхъ конныхъ массъ китайцевъ.

Къ общему удивленію, на другой день развѣдкой было, однако, установлено, что заводъ этотъ внезапно брошенъ китайцами, поспѣшно скрывшимися за ночь въ направленіи Ашихэ. Дни 18, 19 и 20-го прошли въ томительной неизвѣстности и тщетныхъ ожиданіяхъ помощи.

Можно себѣ представить, какое чувство облегченія и энтузіазма испытали харбинцы, когда 21-го іюля увидѣли приближавшіеся пароходы подъ русскимъ флагомъ. Это двигался на выручку изъ Хабаровска отрядъ генерала Сахарова, выдержавшій по дорогѣ небольшіе бои у Сансина и форта Баянсусу, при чемъ послѣдній былъ взятъ приступомъ.

Съ прибытіемъ этихъ войскъ центръ административнаго управленія дороги--Харбинъ можно было считать болѣе или менѣе обезпеченнымъ отъ нападеній.

Кромѣ упомянутаго отряда Сахарова, прибывшаго по Сунгари на помощь Харбину, съ нашей стороны дѣйствовали противъ боксеровъ, въ силу приказа отъ 26-го іюня о вступленіи въ Маньчжурію, еще отрядъ Чичагова (отъ ст. Пограничная по Восточной линіи) и Орлова (со стороны Забайкалья).

Отдѣльныя операціи были также возложены на генераловъ Айгустова (крѣпость Хунь-чунь) и Ренненкампфа (Аргунь и Мергень).

Военныя дѣйствія велись, вслѣдствіе конкуренціи вождей (главнымъ образомъ, ген. Ренненкампфа и Орлова), не вполнѣ согласованно, однако, сопроти-

*) Большія ружья на подставкахъ.

вленіе боксеровъ, мѣстами весьма серьезное, было вскорѣ сломлено, и къ 20-му августа вся магистраль желѣзной дороги вновь перешла въ наши руки.

Еще 30-го іюля, вскорѣ послѣ освобожденія Харбина, на имя Главнаго Инженера Юговича была получена слѣдующая телеграмма изъ Петербурга:

«Счастливъ передать Вамъ, генералу Гернгроссу и всѣмъ служащимъ Кит. Вост. ж. д. и ея охранѣ благодарность Государя Императора за мужественное исполненіе своего долга передъ Престоломъ и Отечествомъ. Его Императорское Величество соизволилъ выразить увѣренность, что Вы, равно какъ и всѣ Ваши сотрудники и геройская охрана дороги съ освобожденіемъ Харбина приметесь съ прежней энергіей за возстановленіе произведенныхъ разрушеній и за скорѣйшее окончаніе великаго дѣла сооруженія дороги, находящагося подъ особымъ попеченіемъ Его Императорскаго Величества. Статсъ-Секретарь Витте».

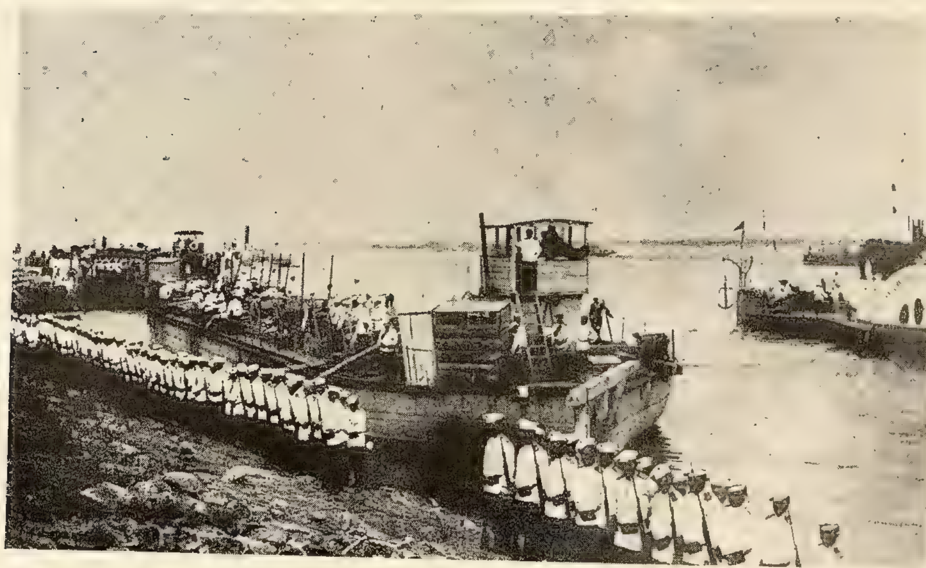
На южной вѣтви военныя дѣйствія велись генераломъ Субботичемъ, который успѣшно закончилъ ихъ къ 23-му сентября, занявъ Ляоянъ, Мукденъ, Шанхай-Гуанъ и Тьелинъ. Такимъ образомъ, къ концу сентября и вся Южно-Маньчжурская вѣтвь перешла опять въ наши руки. Задача обратнаго занятія линіи была закончена. Строители дороги по мѣрѣ постепеннаго освобожденія ея участковъ, слѣдомъ за войсками, быстро и успѣшно приступали къ возобновленію желѣзнодорожныхъ работъ. Желая ускорить эти работы и, по возможности, устранить поводы къ дальнѣйшимъ непріязненнымъ дѣйствіямъ, Министръ Финансовъ еще 14 августа по телеграфу предложилъ инженеру Юговичу разъяснить китайцамъ, что заявленія, сдѣланныя нами при началѣ безпорядковъ, остаются въ силѣ, что мы не ищемъ земельныхъ пріобрѣтеній, а желаемъ лишь возстановленія въ Китаѣ порядка и законнаго правительства, и что, если мятежные отряды будутъ сдавать оружіе и прекратятъ нападенія на дорогу, то и съ нашей стороны военныя дѣйствія и репрессіи будутъ немедленно прекращены.

Часть линіи дороги, захваченная китайскими войсками, по новомъ занятіи ея нами, оказалась сильно разрушенной. Полотно, паровозы, вагоны,—все было исковеркано, испорчено; мосты и постройки сожжены. Оставленное при бѣгствѣ и спѣшномъ отступленіи служащихъ съ линіи имущество, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ въ кассахъ участковъ серебро, деньги,—все было разграблено. Много строительныхъ матеріаловъ и инвентаря, хранившихся въ складахъ дороги вдоль линіи и заготовлявшихся въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, подверглось полному уничтоженію. За подрядчиками и рабочими пропало много

一九〇〇年七月二十二日由道裡消防瞭望臺望見將軍沙哈羅夫輪船汽烟圖

22 іюля 1900 г., около полудня, съ пожарной каланчи Полицейскаго Управленія на Пристани осажденными замѣчены дымки флотиліи генерала Сахарова.

On the 22-nd of July, 1900, the besieged population of Harbin discover the smoke from General Sakharoff's flotilla from the fire-watch tower of the Police Administration at Harbin-Pristan.



一九〇〇年七月二十二日沙哈羅夫軍隊登岸圖

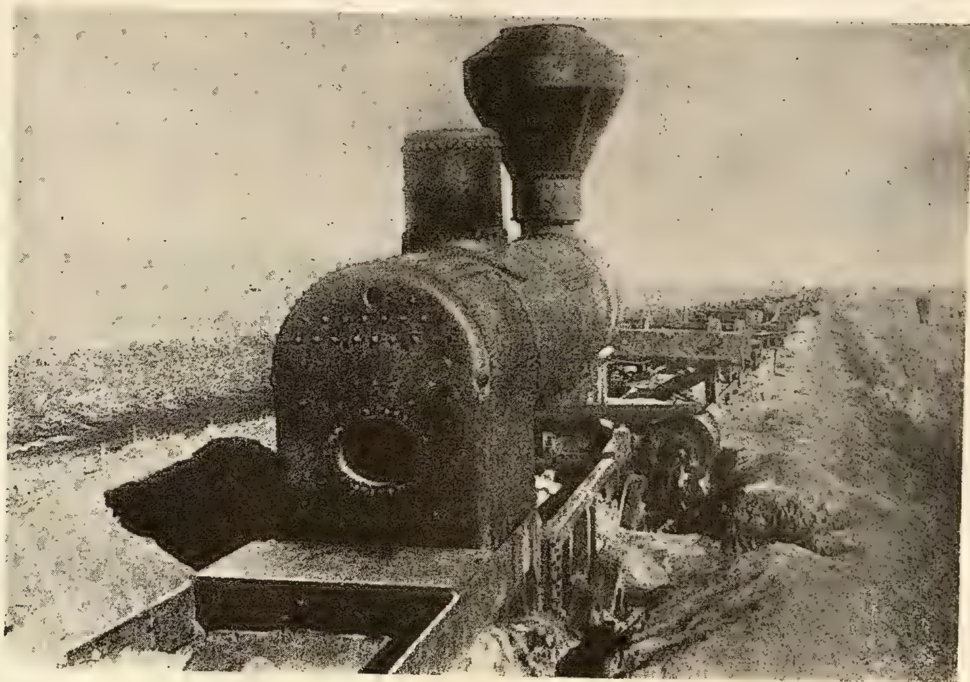
Высадка на берегъ отряда генерала Сахарова (22 іюля 1900 г.).

Landing of General Sakharoff's detachment (22 nd July, 1900).

авансовъ; наконецъ, сами строители, вслѣдствіе безпорядковъ, въ теченіе цѣлаго рабочаго сезона оставались безъ дѣла. Все это нанесло дорогѣ громадный ущербъ, не говоря уже о томъ, что пришлось въ большинствѣ случаевъ вновь создавать то, что уже было выполнено раньше.

Весь убытокъ отъ возстанія, причиненный Кит. Вост. ж. д., по ея строительному отчету, простирается до 70 милліоновъ рублей.

一九〇〇年拳匪時南路第四三八俄里被折毀機車及平車圖



Обобранные малый паровозъ и составъ платформъ въ карьерѣ на 438 в. Южной линіи. Боксерское возстаніе 1900 г.

Dismantled small locomotive and set of open platform cars at the quarry of the 438-th verst on the Southern line. Roxer Rising, 1900.

南路第五三六俄里橋梁被拳匪毀壞圖

Разрушенный и обобранный во время боксерскаго возстанія мостъ на 536 верстѣ Южной линіи.

Bridge on the 536-th verst of the Southern line, destroyed and dismantled during the Boxer Rising.

Глава VIII.

Послѣдствія боксерскаго возстанія.—Дипломатическіе переговоры: а) Китая и державъ, б) Китая и Россіи.—«Основанія русскаго правительственнаго надзора въ Маньчжуріи».—Русско-китайскій договоръ 1902 года.—Возобновленіе работъ на К. В. ж. д.—Комиссія Ходоровскаго по опредѣленію поврежденій и убытковъ, вызванныхъ возстаніемъ боксеровъ.—Смычка линіи К. В. ж. д. 3-го ноября 1901 года и пріѣздъ въ Маньчжурію Товарища Министра Финансовъ Романова.

Оставаясь въ рамкахъ настоящаго обзора, къ сожалѣнію, не представляется возможнымъ остановиться сколько-нибудь подробно на описаніи важныхъ событій этой эпохи, развивавшихся параллельно на такъ-называемомъ Печилійскомъ театрѣ и приведшихъ въ конечномъ результатѣ ко вступленію 1-го августа 1900 года международнаго десанта въ Пекинъ; равнымъ образомъ останется внѣ подробнаго освѣщенія и такой интересный отдѣльно стоящій эпизодъ, какъ состоявшееся 22-го іюля того же смутнаго 1900 года занятіе русскимъ военнымъ отрядомъ открытаго для международной торговли китайскаго порта Инкоу съ введеніемъ въ немъ временнаго русскаго управленія съ градоначальникомъ А. П. Островерховымъ во главѣ.

Ограничиваясь по необходимости лишь упоминаніемъ объ этихъ событіяхъ, мы должны перейти теперь непосредственно къ описанію той новой политической обстановки и тѣхъ важныхъ проблемъ, которые возникли въ русско-китайскихъ отношеніяхъ въ связи съ ликвидаціей движенія боксеровъ, какъ во внутреннемъ Китаѣ, такъ и въ районѣ К. В. ж. д.

Въ этомъ отношеніи въ нашихъ правящихъ кругахъ ко времени занятія Пекина опредѣлилось, какъ и во многихъ случаяхъ раньше, два теченія:

Съ одной стороны Куропаткинъ и Гродековъ доказывали необходимость репрессивнаго метода, а именно, по ихъ мнѣнію, надлежало потребовать съ Китая не только уплаты военнаго вознагражденія и возмѣщенія убытковъ, причиненныхъ разрушеніемъ Китайской Восточной жел. дороги, но и отказа Китая отъ права имѣть въ Маньчжуріи войска, за исключеніемъ полицейской стражи, занятія важнѣйшихъ пунктовъ дороги русскими регулярными военными силами и учрежденія контроля надъ мѣстною администраціею. Необходимость этихъ мѣръ Куропаткинъ мотивировалъ указаніемъ на непримиримо-враждебное отношеніе, въ которое стало къ намъ, по его мнѣнію, китайское правительство со времени занятія Портъ-Артура и полученія нами концессіи на проведеніе Китайской Восточной желѣзной дороги. Только такой рѣшительный образъ дѣйствій могъ гарантировать насъ, по мнѣнію генерала Куропаткина, отъ повторнаго вооруженнаго столкновенія въ Маньчжуріи.

Подобными же соображеніями и командующій войсками Приамурскаго военнаго округа генералъ Гродековъ доказывалъ, со своей стороны, необходимость оставленія за нами праваго берега Амура, для чего требовалось отодвинуть нашу государственную границу съ Китаемъ къ югу, присоединивъ къ русскимъ владѣніямъ часть Маньчжуріи до рѣки Уссури.

Съ такими взглядами не согласился С. Ю. Витте, изложившій свое мнѣніе въ особой запискѣ, гдѣ подчеркивалась необходимость поддержанія мирнаго сожительства на Востокѣ въ виду невыясненности нашихъ отношеній съ европейскимъ Западомъ. Онъ полагалъ достаточнымъ, не требуя военнаго или иного вознагражденія: 1) ограничиться условіемъ объ обезпеченіи иностранныхъ посольствъ въ Пекинѣ военной охраной, 2) наказаніемъ китайскихъ начальниковъ, повинныхъ въ рѣзнѣ иностранцевъ и вообще христіанъ и 3) вмѣненіемъ Китаю въ обязанность не держать въ Маньчжуріи войскъ въ условіяхъ, угрожающихъ нашей границѣ и желѣзной дорогѣ.

Въ заключеніе Министръ Финансовъ добавлялъ, что, высказываясь столь рѣшительно противъ всякихъ территоріальныхъ захватовъ, онъ вовсе не указываетъ новаго рѣшенія вопроса, а лишь строго слѣдуетъ политической программѣ, провозглашенной и опубликованной во всеобщее свѣдѣніе въ правительственныхъ сообщеніяхъ, гласившихъ, что «не добиваясь никакихъ корыстолюбивыхъ цѣлей, стремясь лишь къ общему умиротворенію и скорѣйшему возстановленію добрыхъ отношеній съ сосѣднимъ Китаемъ, Россія осталась вѣрною своимъ историческимъ преданіямъ», что «старанія ея направлены были лишь къ одной цѣли—содѣйствовать возстановленію порядка и спокойствія въ Китайской Имперіи», «оказать существенную помощь пекинско-

一九〇〇年八月二日阿什河副都統派來信差知照俄人仍可繼續開工惟須撤退俄兵所佔華人要塞應卽讓出

Прибытіе на Пристань парламентеровъ Ашихинскаго Фудутуна съ увѣдомленіемъ о разрѣшеніи продолжать работы по постройкѣ дороги подъ условіемъ ухода русскихъ войскъ и возвращенія занятыхъ ими китайскихъ крѣпостей (2 августа 1900 г.)

Arrival at Harbin-Pristan of truce messengers sent by the Fu-tu-tun of Ashiho, announcing the permission to continue work sfor the construction of the Railway, on condition that the Russian troops be withdrawn and the Chinese fortresses occupied by same be restored. 2-nd August, 1900.

一九〇〇年六月拳匪圍攻哈爾濱時鐵路職員聚集在道裡警察街飯店圖

Столовая на Полицейской улицѣ, гдѣ питались желѣзнодорожники во время окруженія Харбина боксерами въ іюлѣ 1900 г.

Railway Mess on Polizeiskaia Street, where Railway employces took their meals in July, 1900, when the town of Harbin was besieged by Boxers.

му правительству въ борьбѣ его съ мятежниками и ускорить возстановленіе въ Имперіи законнаго порядка вещей въ интересахъ самого Китая».

На этотъ разъ соображенія С. Ю. Витте были уважены, и 14 августа Министръ Финансовъ телеграфировалъ, какъ уже упомянуто, инженеру Юговичу указаніе—поставить китайцевъ въ извѣстность, что желанія Россіи, оффиціально заявленныя въ началѣ боксерской смуты, остались неизмѣнными, что Россія не ищетъ никакихъ земельныхъ пріобрѣтеній, а стремится лишь къ возстановленію законнаго китайскаго правительства и порядка.

Генералу Гродекову было также сообщено, что въ видахъ скорѣйшаго возстановленія дружескихъ сосѣдскихъ отношеній съ Китаемъ рѣшено ограничиться принятіемъ мѣръ, необходимыхъ лишь для спокойнаго и прочнаго пользованія желѣзными дорогами, проводимыми нами черезъ Маньчжурію и для свободнаго плаванія нашихъ судовъ по Амуру.

О семъ же одновременно были поставлены въ извѣстность и заинтересованныя иностранныя правительства.

Къ переговорамъ въ Пекинѣ было приступлено въ октябрѣ того же 1900 года.

Между посланниками различныхъ державъ полная солидарность по вопросу о существѣ требованій, которыя имѣлось въ виду предъявить Китаю, также установилась не сразу, въ связи съ чѣмъ самыя требованія неоднократно видоизмѣнялись, и лишь въ началѣ декабря они вылились, въ концѣ-концовъ, въ нижеслѣдующую совмѣстную ноту:

1) Китайское правительство обязано отправить въ Берлинъ чрезвычайное посольство для выраженія соболѣзнованія по поводу убійства въ Пекинѣ представителя германскаго правительства барона Кеттелеръ и соорудить памятникъ на томъ мѣстѣ, гдѣ это убійство совершилось.

2) Лица, виновныя въ боксерской смутѣ, должны быть подвергнуты наказанію, а въ городахъ, гдѣ иностранцы были умерщвлены или подверглись жестокому обращенію, въ теченіе пяти лѣтъ не должно быть назначаемо государственныхъ экзаменовъ.

3) Китайское правительство обязуется дать Японіи удовлетвореніе за убійство чиновника японскаго посольства во время смуты въ Пекинѣ.

4) Китайское правительство обязано вознаградить какъ иностранныя правительства, такъ равно частныхъ лицъ и общества за убытки, понесенные ими вслѣдствіе боксерской смуты.

5) Иностраннымъ державамъ должно быть предоставлено держать при своихъ посольствахъ въ Пекинѣ постоянную вооруженную охрану.

6) Форты въ Таку и всѣ укрѣпленія по дорогѣ между Пекиномъ и моремъ должны быть срыты.

7) Державамъ должно быть предоставлено право держать отряды въ извѣстныхъ пунктахъ, опредѣляемыхъ по взаимному соглашенію, по дорогѣ между Пекиномъ и моремъ.

8) Китайское правительство обязуется издать указъ подъ страхомъ смертной казни, воспрещающій китайцамъ принадлежать къ какимъ бы то ни было антииностраннымъ обществамъ и возлагающій на провинціальныя власти отвѣтственность за происшедшія въ ихъ округахъ антииностранные и антихристіанскіе безпорядки.

9) Китайское правительство обязуется ввести, по требованію державъ, въ существующіе торговые трактаты тѣ измѣненія, которыя державы признаютъ необходимыми; и

10) Китайское правительство обязуется преобразовать цзунь-ли-ямынь (министерство иностранныхъ дѣлъ) и ввести измѣненія въ церемоніалъ пріема иностранныхъ представителей при пекинскомъ дворѣ.

Нота заканчивалась заявленіемъ, что въ случаѣ непринятія Китаемъ къ исполненію изложенныхъ въ нотѣ требованій, эвакуація занятыхъ иностранными войсками частей Чжилійской провинціи и Пекина будетъ задержана.

15-го декабря изъ Си-ань-фу, гдѣ находился китайскій дворъ, была получена телеграмма о принятіи Китаемъ въ общихъ чертахъ изложенныхъ выше требованій. По настоянію иностранныхъ представителей объ этомъ былъ составленъ протоколъ, подписанный ими 29-го декабря, а 31 го декабря богдыханъ разрѣшилъ приложить къ нему свою печать.

Тѣмъ не менѣе, китайцы заявили о своемъ желаніи обсудить съ посланниками нѣкоторыя подробности исполненія требованій ноты, на что было изъявлено согласіе, и возникшіе переговоры тянулись еще около полугода.

Главнымъ образомъ, они касались пунктовъ о наказаніи зачинщиковъ смуты и о денежной компенсаціи.

Какъ въ томъ, такъ и въ другомъ вопросахъ наибольшую умѣренность и уступчивость проявило опять-таки русское правительство. Такъ, напримѣръ, тогда какъ мы вовсе не требовали головъ, посланники другихъ христіанскихъ иностранныхъ государствъ неуклонно настаивали на преданіи смертной казни всѣхъ иниціаторовъ волненій, не считаясь съ ихъ положеніемъ или даже степенью близости къ императорскому двору. Никакія старанія Ли Хун-чжана и другихъ уполномоченныхъ не могли склонить посланниковъ на уступки въ этомъ вопросѣ, также какъ и въ вопросѣ объ устройствѣ въ Пекинѣ иностраннаго квартала, при разрѣшеніи котораго дипломаты обнаружили чрезвычайный размахъ (итальянскій посланникъ поселился даже въ одномъ изъ самыхъ священныхъ храмовъ Пекина—въ храмѣ предковъ, особенно чтимомъ Маньчжурскою династіей).

Что касается денежнаго вознагражденія, то, послѣ долгихъ переговоровъ и пререканій, общая сумма таковаго для всѣхъ державъ была установлена соотвѣтственно выраженному Китаемъ согласію въ 450 милліоновъ лянъ, подлежавшихъ выплатѣ по особо выработаннымъ правиламъ въ теченіе 39 лѣтъ. (Чтобы не возвращаться болѣе къ вопросу о такъ-называемомъ боксерскомъ вознагражденіи, отмѣтимъ теперь же, что до минувшаго 1920 года Китай выплачивалъ его аккуратно и безпрерывно и лишь въ упомянутомъ году отказался отъ уплаты его Россіи и Германіи—съ момента объявленія ей войны).

Заключительный протоколъ по вопросамъ, связаннымъ съ боксерской смутой, былъ подписанъ 25-го августа 1901 года; въ виду его историческаго интереса помѣщаемъ его въ приложеніяхъ*).

Параллельно съ переговорами, которые велись въ Пекинѣ съ китайскимъ правительствомъ всѣми заинтересованными державами совмѣстно,—между русскими и китайцами шли въ то же время отдѣльные переговоры по вопросамъ, касающимся исключительно взаимныхъ отношеній между обоими сосѣдними государствами, въ частности по вопросу объ эвакуаціи Маньчжуріи. Передъ тѣмъ, по соглашенію трехъ министровъ (военнаго, финансовъ и иностранныхъ дѣлъ) были выработаны и утверждены 4 декабря 1900 г. подробныя правила для порядка управленія въ трехъ провинціяхъ Маньчжуріи и для руководства русскимъ властямъ.

Правила эти, извѣстныя подъ названіемъ «основаній русскаго правительственнаго надзора въ Маньчжуріи», сводились въ главныхъ чертахъ къ нижеслѣдующему:

«Маньчжурія остается составною частью Китайской имперіи и сохраняетъ свое прежнее гражданское управленіе, китайскія войска упраздняются. Для обезпеченія спокойствія въ странѣ часть русскихъ войскъ временно остается въ Маньчжуріи; при дзянь-дзюняхъ будетъ учреждена вооруженная полицейская стража, численность которой опредѣляется по соглашенію съ русскимъ командующимъ войсками; въ составъ ея не допускаются иностранцы и артиллерія; Китайская Восточная желѣзная дорога остается въ вѣдѣніи русскаго министерства финансовъ, администраціи ея предоставляется право сноситься по дѣламъ дороги непосредственно съ мѣстными китайскими властями, а въ случаѣ затрудненій обращаться или къ дипломатическимъ агентамъ при

*) См. прил. VII—заключительный протоколъ.

дзянь-дзюняхъ, или черезъ посредство члена Правленія въ Пекинѣ къ русскому посланнику. Охранная стража подчиняется своему отдѣльному начальнику, а къ военному министру становится въ отношенія, установленныя для пограничной стражи».

Вскорѣ послѣ утвержденія «Основаній русскаго правительственнаго надзора въ Маньчжуріи» было приступлено къ выработкѣ программы сепаратнаго соглашенія Россіи съ центральнымъ китайскимъ правительствомъ. Такое соглашеніе признавалось необходимымъ для окончательной ликвидаціи взаимныхъ непріязненныхъ отношеній въ связи съ боксерской смутой и для оформленія предполагавшагося возстановленія въ Маньчжуріи нормальнаго порядка вещей. Данный моментъ представлялся особенно благопріятнымъ для начала переговоровъ съ китайскимъ правительствомъ, такъ какъ у послѣдняго и вообще у китайцевъ въ то время наблюдалось сильное недовольство европейскими державами и той политикой устрашенія и возмездія, которая неуклонно проводилась въ Чжи-ли опоздавшимъ къ военнымъ дѣйствіямъ нѣмецкимъ фельдмаршаломъ Вальдерзэ. Въ виду этого можно было ожидать, что Китай готовъ будетъ воспользоваться нашей поддержкой и охотно пойдетъ на уступки, при чемъ окажется возможнымъ возстановить тѣ добрососѣдскія отношенія, которыя издавна существовали между Россіей и Китаемъ до момента ошибочнаго увлеченія нашего Портъ-Артуромъ и Дальнимъ.

Выработка проекта соглашенія была возложена на министровъ иностранныхъ дѣлъ, военнаго и финансовъ, при чемъ исходною точкою должны были служить упомянутые выше «Основанія русскаго правительственнаго надзора въ Маньчжуріи». Въ соотвѣтствіи съ этимъ, въ основу соглашенія должна была лечь мысль, что Маньчжурія остается составною частью Китайской имперіи и сохраняетъ тѣ же административныя подраздѣленія и тотъ же порядокъ управленія, которые существовали до вынужденнаго занятія этой области русскими войсками.

Однимъ изъ самыхъ важныхъ вопросовъ, который предстояло рѣшить при заключеніи сепаратнаго соглашенія, являлась необходимость скорѣйшаго вывода изъ Маньчжуріи нашихъ войскъ. По этому пункту, при обсужденіи проекта соглашенія, между министрами военнымъ и финансовъ вновь обнаружилось существенное разномысліе.

Военный Министръ находилъ, что Россіи не слѣдуетъ торопиться съ выводомъ своихъ войскъ изъ Маньчжуріи. По мнѣнію генерала Куропаткина, главная наша задача въ Маньчжуріи заключалась въ скорѣйшемъ окончаніи постройки желѣзной дороги и, послѣ сооруженія ея, въ обезпеченіи безпре-

пятственнаго движенія изъ Забайкалья къ Владивостоку и Портъ-Артуру. Чтобы достигнуть разрѣшенія этой задачи и, вмѣстѣ съ тѣмъ, гарантировать себя въ Маньчжуріи отъ повторенія событій, происшедшихъ лѣтомъ 1900 года, Россіи, по мысли Военнаго Министра, надлежало, сверхъ охранной стражи, недостаточной для успѣшнаго выполненія даже первой части указанной задачи, удержать въ предѣлахъ Маньчжуріи часть регулярныхъ войскъ. При этомъ численность послѣднихъ, постепенность ихъ уменьшенія и продолжительность пребыванія въ Маньчжуріи, Военный Министръ ставилъ въ прямую зависимость отъ степени успокоенія страны и возстановленія дружелюбнаго отношенія къ Россіи во всѣхъ пограничныхъ съ нею областяхъ Китая. Соотвѣтственно этому, генералъ Куропаткинъ полагалъ до лѣта 1901 года удержать въ Маньчжуріи 28 батальоновъ, затѣмъ, въ случаѣ возстановленія къ лѣту спокойствія, уменьшить до окончанія постройки дороги численность войскъ до 20—24 батальоновъ, а впослѣдствіи ограничиться даже 12—16 батальонами, съ соотвѣтственною численностью прочихъ родовъ оружія. Наконецъ, по прошествіи еще нѣкотораго времени, въ случаѣ полнаго умиротворенія страны и при условіи реорганизаціи охранной стражи сообразно видамъ Военнаго Министерства, Военный Министръ находилъ возможнымъ ограничиться содержаніемъ въ Маньчжуріи лишь 8 стрѣлковыхъ батальоновъ, съ соотвѣтственною численностью другихъ родовъ оружія. Категорически настаивая, такимъ образомъ, на удержаніи русскихъ войскъ въ Маньчжуріи и придавая сохраненію за нами права имѣть здѣсь войска первенствующее значеніе передъ всѣми прочими интересами нашими въ этой странѣ, генералъ Куропаткинъ высказывалъ, что если бы, по тѣмъ или другимъ соображеніямъ, Россія была вынуждена вывести всѣ свои войска изъ Маньчжуріи, то жертвы, понесенныя здѣсь Россіей, пришлось бы признать непроизводительно затраченными, такъ какъ, въ случаѣ новыхъ осложненій на Дальнемъ Востокѣ, связь Россіи съ Владивостокомъ и Портъ-Артуромъ оставалась бы необезпеченною.

Министръ финансовъ держался противоположнаго взгляда. Еще до начала разработки проекта сепаратнаго соглашенія онъ высказалъ, что, хотя представлялось бы существенно важнымъ добиться, путемъ заключенія отдѣльнаго договора съ Китаемъ, закрѣпленія въ главнѣйшихъ частяхъ «Основаній русскаго правительственнаго надзора», но было бы крайне нежелательно оставлять въ Маньчжуріи то значительное количество войскъ, которое предполагалъ удержать тамъ военный министръ. Оставленіе этихъ войскъ въ Маньчжуріи на неопредѣленное время, несомнѣнно, возбуждало бы подозрѣніе въ наличности у насъ завоевательныхъ стремленій. Притомъ же мѣра эта отнюдь не вызывалась необходимостью. Послѣ всего происшедшаго въ Китаѣ и послѣ

того, какъ европейскія державы добились гарантіи безопасности посольствъ и вполнѣ обезпеченнаго доступа къ Пекину, едва ли возможно было ожидать повторенія въ ближайшие годы серьезныхъ волненій среди китайскаго населенія вообще и въ частности въ Маньчжуріи. Наконецъ, содержаніе столь значительнаго количества вооруженныхъ силъ въ Маньчжуріи представлялось, въ финансовомъ отношеніи, болѣе обременительнымъ, нежели подавленіе маловѣроятнаго повторенія безпорядковъ въ районѣ Китайской Восточной желѣзной дороги.

Впослѣдствіи, составивъ проектъ сепаратнаго соглашенія, С. Ю. Витте еще разъ возвратился къ этому существенному вопросу, обративъ особенное вниманіе на тотъ пунктъ проекта, въ которомъ было изложено предположеніе о постепенномъ сокращеніи количества нашихъ войскъ въ Маньчжуріи и о совершенномъ выводѣ ихъ оттуда по окончаніи постройки Китайской Восточной жел. дор. и открытіи на ней правильнаго движенія. Такое обязательство съ нашей стороны представлялось министру финансовъ необходимымъ въ интересахъ Россіи—для внушенія Китаю полнаго къ намъ довѣрія и для сохраненія добрыхъ отношеній съ другими державами. Высказанное Военнымъ Министромъ соображеніе, что выводъ русскихъ войскъ изъ Маньчжуріи грозилъ бы намъ чрезвычайною опасностью, С. Ю. Витте находилъ, такимъ образомъ, лишеннымъ основанія.

Но такъ какъ въ данномъ вопросѣ мнѣнію Военнаго Министра, по необходимости, было отдано преимущество, то въ проектъ соглашенія такъ и не было включено опредѣленнаго указанія на срокъ вывода войскъ изъ Маньчжуріи, а было лишь оговорено, что русское правительство оставляетъ въ Маньчжуріи часть своихъ войскъ впредь до водворенія спокойствія въ этой области и выполненія Богдыханомъ обязательствъ, принятыхъ имъ на себя настоящимъ соглашеніемъ.

Далѣе въ проектъ соглашенія была включена также статья, по которой катайское правительство обязывалось не содержать въ Маньчжуріи своихъ войскъ впредь до окончанія сооруженія Китайской Восточной жел. дор., послѣ чего численность ихъ имѣла опредѣляться по взаимному соглашенію.

Министръ Финансовъ, со своей стороны, предложилъ включить еще статью о согласіи китайскаго правительства выдать Обществу Китайской Восточной жел. дор. концессію на желѣзнодорожную линію отъ одного изъ пунктовъ Китайской Восточной жел. дор. или Южно-Маньчжурской ея вѣтви до Великой стѣны, по направленію къ Пекину, на одинаковыхъ условіяхъ съ концессіею Китайской Восточной желѣзной дороги. Вопросъ этотъ возбуждал-

ся нами еще въ 1899 году, въ видѣ компенсаціи за нарушеніе Китаемъ нашихъ правъ въ Южной Маньчжуріи, но въ то время китайское правительство отказалось удовлетворить его.

Сверхъ того, по мысли Министра Финансовъ, въ соглашеніе была также введена статья, по которой Китай обязывался не предоставлять иностранцамъ, безъ согласія Россіи, концессій на постройку желѣзныхъ дорогъ, разработку рудныхъ мѣсторожденій и вообще на какія бы то ни было промышленныя предпріятія въ Маньчжуріи и Монголіи, а равно и въ Тарбагатайскомъ, Илійскомъ, Кашгарскомъ, Яркендскомъ и Хотанскомъ округахъ. Статья эта признавалась необходимою въ видахъ предотвращенія иностраннаго вліянія въ сопредѣльныхъ съ Россіею частяхъ Китая.

Два послѣдніе пункта соглашенія, сдѣлавшіеся извѣстными иностранной печати еще въ стадіи проекта, несмотря на офиціальныя успокоительныя завѣренія нашего правительства, вызвали сильнѣйшую тревогу въ заинтересованныхъ европейскихъ кругахъ и послужили поводомъ къ весьма сложной и длительной дипломатической перепискѣ, направленной, главнымъ образомъ, къ ослабленію нашего престижа въ глазахъ китайскаго правительства.

Въ связи съ этимъ сепаратный договоръ Россіи съ Китаемъ въ окончательномъ видѣ удалось подписать лишь въ 1902 году, при чемъ онъ получилъ нижеслѣдующую редакцію:

«Его Величество Императоръ и Самодержецъ всея Россіи и Его Величество Императоръ Китайскій, въ цѣляхъ возстановленія и укрѣпленія добрыхъ сосѣдскихъ отношеній, нарушенныхъ происшедшимъ въ 1900 году возстаніемъ въ Поднебесной Имперіи,—назначили своихъ уполномоченныхъ для соглашенія по нѣкоторымъ вопросамъ, касающимся Маньчжуріи.

Его Величество Императоръ Всероссійскій — своего чрезвычайнаго посланника и полномочнаго министра при его Величествѣ Императорѣ Китая Павла Лессара, дѣйствительнаго статскаго совѣтника, и Его Величество Императоръ Китайскій—Его Высочество И-гуана, князя первой степени, Цина, предсѣдателя министерства иностранныхъ дѣлъ, и Его Превосходительство Ванъ Вэнь-шао, члена Государственнаго Совѣта, статсъ-секретаря залы Вэнь Юань, вице предсѣдателя министерства иностранныхъ дѣлъ.

Означенные уполномоченные, снабженные полномочіями, найденными достаточными, постановили нижеслѣдующее:

СТАТЬЯ I.

Его Императорское Величество Императоръ Всероссійскій, желая явить новое доказательство своего миролюбія и дружественныхъ чувствъ къ его Величеству Богдыхану, невзирая на то, что съ пограничныхъ пунктовъ Маньчжуріи сдѣланы были первыя нападенія на мирныя русскія поселенія, соглашается на возстановленіе власти

китайскаго правительства въ названной области, которая остается составной частью Китайской Имперіи, и возвращаетъ китайскому правительству право осуществлять тамъ правительственную и административную власть, какъ это было до занятія означенной области русскими войсками.

СТАТЬЯ II.

Приступая къ осуществленію правительственной и административной власти въ Маньчжуріи, китайское правительство подтверждаетъ, какъ относительно срока, такъ и относительно всѣхъ прочихъ статей, обязательство строго исполнять постановленія контракта, заключеннаго съ Русско-Китайскимъ банкомъ 27 августа 1896 года, и принимаетъ на себя (по силѣ 5-й статьи помянутаго контракта) обязательство всѣми мѣрами охранять желѣзную дорогу и находящихся на ея службѣ лицъ, а равно обязуется оградить безопасность въ предѣлахъ Маньчжуріи всѣхъ вообще находящихся тамъ русскихъ подданныхъ и учреждаемыхъ ими предпріятій.

Русское же правительство, въ виду такого, принимаемаго на себя правительствомъ Его Величества Богдыхана обязательства, съ своей стороны соглашается, буде не возникнетъ смутъ и образъ дѣйствій другихъ державъ тому не воспрепятствуетъ, вывести постепенно всѣ свои войска изъ предѣловъ Маньчжуріи съ такимъ расчетомъ, чтобы:

а) въ теченіе шести мѣсяцевъ по подписаніи соглашенія очистить отъ русскихъ войскъ юго-западную часть Мукденской провинціи до рѣки Ляо-хэ съ передачею Китаю желѣзныхъ дорогъ;

б) въ теченіе послѣдующихъ шести мѣсяцевъ очистить остальную часть Мукденской провинціи и провинцію Гиринъ отъ императорскихъ войскъ;

в) въ теченіе слѣдующихъ шести мѣсяцевъ вывести остальныя русскія императорскія войска, находящіяся въ провинціи Хэй-лунъ-цзянъ.

СТАТЬЯ III.

Въ виду необходимости предотвратить на будущее время возможность повторенія безпорядковъ минувшаго года, въ коихъ принимали участіе китайскія войска, расположенныя въ пограничныхъ съ Россіею провинціяхъ, императорское и богдыханское правительства озаботятся предписать русскимъ военнымъ властямъ и цзянь-цзюнямъ совмѣстно условиться относительно численности и опредѣленія мѣстъ расположенія китайскихъ войскъ въ Маньчжуріи въ теченіе того времени, пока не выведены русскія войска. При этомъ китайское правительство обязуется сверхъ установленнаго русскими военными властями и цзянь-цзюнями количества войскъ, каковое должно быть достаточнымъ для уничтоженія разбойниковъ и усмиренія страны, не формировать другихъ войскъ. По окончаніи полной эвакуаціи русскихъ войскъ, китайскому правительству предоставляется право обсудить численность находящихся въ Маньчжуріи войскъ, подлежащую увеличенію или уменьшенію при своевременномъ о семъ оповѣщеніи русскаго правительства, ибо само собою разумѣется, что содержаніе таковыхъ въ названной области въ излишнемъ количествѣ неминуемо повело бы къ

усиленію русскихъ военныхъ частей въ сосѣднихъ округахъ и такимъ образомъ вызвало бы крайне невыгодное для обоихъ государствъ увеличеніе расходовъ на военныя надобности.

Для полицейской же службы и поддержанія внутренняго порядка въ сей странѣ внѣ земель, отведенныхъ обществу Китайской Восточной желѣзной дороги, при мѣстныхъ губернаторахъ (цзянь-цзюняхъ) образуется исключительно изъ подданныхъ Его Величества Богдыхана китайская конная и пѣшая полицейская стража.

СТАТЬЯ IV.

Русское правительство соглашается возвратить собственникамъ занятыя и охраняемыя съ конца сентября 1900 года русскими войсками желѣзнодорожныя линіи Шанхай-гуань—Инкоу—Синь-минь-тинъ. Въ виду сего правительство Его Величества Богдыхана обязуется:

1) что, если понадобится охрана названныхъ желѣзнодорожныхъ линій, то эта обязанность будетъ возложена лишь на китайское правительство, при чемъ не должно приглашать другія державы участвовать въ охранѣ, постройкѣ и эксплоатаціи ихъ или позволять иностраннымъ державамъ занимать возвращенную русскими территорію;

2) что означенныя желѣзнодорожныя линіи будутъ достраиваться и эксплоатироваться на точномъ основаніи какъ соглашенія между Россіей и Англіей отъ 16-го апрѣля 1899 года, такъ и состоявшагося 28-го сентября 1898 года договора съ частной компаніей относительно займа на постройку означенныхъ линій, и, кромѣ того, при соблюденіи обязательствъ, принятыхъ на себя этою компаніей, а именно не вступать во владѣніе или какимъ бы то ни было образомъ распоряжаться линіею Шанхай-гуань—Ин-коу—Синь-минь-тинъ;

3) что, если впослѣдствіи будетъ приступлено къ продолженію желѣзнодорожныхъ линій въ Южной Маньчжуріи или прокладкѣ къ нимъ вѣтвей, равно и къ сооруженію въ Ин-коу моста или переносу существующаго здѣсь конечнаго пункта желѣзной дороги, то по этимъ вопросамъ надлежитъ вступить въ предварительное взаимное соглашеніе между русскимъ и китайскимъ правительствами;

4) вслѣдствіе того, что затраты, произведенныя русскимъ правительствомъ на возстановленіе и эксплоатацію возвращаемыхъ желѣзныхъ дорогъ Шанхай-гуань—Ин-коу—Синь-минь-тинъ, не были внесены въ общую сумму убытковъ,—китайскому правительству надлежитъ возмѣстить таковыя, по обсужденіи съ россійскимъ правительствомъ суммы, подлежащей возвращенію.

Постановленія всѣхъ прежнихъ договоровъ между Россіей и Китаемъ, не измѣненныя настоящимъ соглашеніемъ, остаются въ полной силѣ.

Соглашеніе войдетъ въ законную силу со дня подписанія его Уполномоченными того и другого государства.

Размѣнъ ратификацій послѣдуетъ въ С.-Петербургѣ въ теченіе трехъ мѣсяцевъ со дня подписанія соглашенія.

Въ удостовѣреніе чего Уполномоченные обѣихъ договаривающихся сторонъ подписали и скрѣпили своими печатями два экземпляра соглашенія на русскомъ,

французскомъ и китайскомъ языкахъ. Изъ трехъ текстовъ, по сличеніи оказавшихся согласными, руководствующимъ при толкованіи соглашенія будетъ считаться французскій текстъ.

Совершено въ Пекинѣ въ двухъ экземплярахъ 26-го марта 1902 года, что соотвѣтствуетъ первому дню 3-й луны 28 года царствованія Гуанъ-сюй.

(М. П.) (Подписалъ) Лессаръ.
(М. П.) (Подписалъ) Цинъ.
(М. П.) (Подписалъ) Вань Вэнь-шао.

Изъ вышеизложеннаго явствуетъ, что Императорское Правительство, строго придерживаясь неоднократно сдѣланныхъ заявленій, приступаетъ къ постепенной эвакуаціи Маньчжуріи съ тѣмъ, чтобы завершить ее въ указанныхъ условіяхъ, если тому не воспрепятствуютъ какія-либо неожиданныя дѣйствія другихъ державъ или самого Китая; что передача гражданскаго управленія въ Ньючжуанѣ въ руки китайской администраціи состоится согласно переданному Правительству Богдыхана письменному заявленію, лишь когда изъ названнаго порта удалены будутъ иностранные отряды и десанты и если къ тому же времени окончательно рѣшенъ будетъ вопросъ о возвращеніи китайцамъ Тяньцзина.

Китайское Правительство, съ своей стороны, подтверждаетъ всѣ ранѣе принятыя имъ по отношенію къ Россіи обязательства, а, стало-быть, и постановленія договора 1896 года, долженствовавшаго служить основаніемъ взаимныхъ дружественныхъ отношеній сосѣднихъ имперій. Этимъ оборонительнымъ соглашеніемъ уже въ 1896 г. Россія обязалась поддерживать начало независимости и неприкосновенности Китая, который, въ свою очередь, предоставилъ ей право постройки магистрали черезъ Маньчжурію и пользованіе существенными преимуществами, находящимися въ прямой связи съ означеннымъ предпріятіемъ».

Боксерскіе безпорядки сильно осложнили и безъ того крайне трудную задачу постройки К. В. ж. д. и вообще весьма неблагопріятно отразились на дѣятельности Общества дороги.

Какъ уже упоминалось, сооружаемый путь подвергся въ значительной своей части разрушенію, такъ-что изъ 1,300 верстъ, уложенныхъ до начала волненій, уцѣлѣло только около 400 верстъ сплошного пути; были сожжены многія искусственныя и гражданскія сооруженія, на большомъ протяженіи уничтоженъ телеграфъ, испорчено много подвижного состава и совершенно разрушены угольныя копи дороги (о постановкѣ добычи угля по К. В. ж. д. см. ниже).

Во время безпорядковъ нѣкоторые служащіе и члены ихъ семействъ поплатились жизнью, или получили болѣе или менѣе тяжелыя увѣчья. Вслѣдствіе уничтоженія почти всѣхъ жилыхъ помѣщеній и станціонныхъ построекъ, служащіе, возвратившіеся на свои мѣста послѣ занятія линіи нашими войсками, остались безъ крова. Кромѣ того, вслѣдствіе общаго разоренія прилегаю-

щихъ къ дорогѣ районовъ, возникли крайнія затрудненія въ полученіи продуктовъ первой необходимости и въ прісканіи рабочихъ рукъ, въ связи съ чемъ наблюдалось также и значительное вздорожаніе всякихъ матеріаловъ и припасовъ.

Нравственное состояніе служащихъ было угнетено, особенно первое время, неизвѣстностью о своихъ семьяхъ, съ которыми передъ началомъ осады пришлось спѣшно разстаться, но, несмотря на всѣ эти и другія невзгоды, лишенія и пережитыя нравственныя потрясенія, всѣ съ неослабной энергіей продолжали итти къ намѣченной цѣли.

Были приняты всѣ мѣры къ тому, чтобы на участкахъ, гдѣ удалось сохранить общій порядокъ, работы, несмотря на начинавшіеся холода, шли безостановочно въ цѣляхъ скорѣйшаго исправленія всѣхъ произведенныхъ безжалостной рукой разрушеній, о характерѣ коихъ въ упоминавшихся запискахъ очевидца Васильева имѣются указанія, что, напримѣръ, вагонные скаты находили впослѣдствіи верстъ за 5, за 7 отъ линіи; боксеры зачѣмъ-то тащили ихъ съ невѣроятными усиліями по ужаснымъ мѣстнымъ дорогамъ и, въ концѣ-концовъ, бросали на произволъ судьбы; паровозы приводились въ негодность путемъ плавленія, всѣ отдѣльныя металлическія части съ нихъ снимались и уносились, рельсовый путь былъ разрушенъ, даже насыпи перекопаны, «какъ-будто тутъ раньше ничего и не было».

Нельзя не отмѣтить, что послѣдствія боксерскаго возстанія тяжко ударили и по другой—нападавшей сторонѣ.

Въ связи съ бѣгствомъ мѣстнаго китайскаго населенія изъ района, прилегавшаго къ дорогѣ, поля остались брошенными на произволъ судьбы, и обильный въ томъ году урожай погибъ на корню; онъ въ значительной степени былъ потоптанъ проходившими войсками, русскими и китайскими, а мѣстами просто выжженъ.

Военная кампанія вскорѣ прекратилась, но бѣдствія народа не окончились: почти неизбѣжный послѣ всякихъ военныхъ дѣйствій бичъ—голодъ обрушился главнымъ образомъ на головы тѣхъ, кто мирно работалъ въ полѣ и былъ не повиненъ во всемъ происшедшемъ.

Голодъ заглянулъ въ многіе деревни и города окрестныхъ провинцій въ частности Хэйлунцзянской (Цицикарской) съ городомъ Цицикаромъ, гдѣ число жителей значительно увеличилось переселенцами, главнымъ образомъ, изъ Мергенскаго фудутунства.

На помощь бѣдствующему населенію пришла здѣсь общественная иниціатива Образовался спеціальный русско-китайскій Комитетъ, руководящее и

энергичное участіе въ которомъ принялъ съ русской стороны военный комиссаръ полковникъ Соковнинъ и капитанъ Некрасовъ, а съ китайской—упоминавшійся уже выше почтенный драгоманъ Чу Ю-ченъ, сумѣвшій своимъ вліяніемъ вызвать большой интересъ къ дѣлу оказанія помощи голодающимъ въ мѣстныхъ китайскихъ кругахъ.

Результаты этого русско-китайскаго сотрудничества оказались исключительно благопріятными, и свыше 30,000 бѣдняковъ были приняты Комитетомъ на свое иждивеніе*).

Голодъ и лишенія, вызванные безпорядками, дали себя почувствовать и въ другихъ районахъ Маньчжуріи.

Въ нашемъ распоряженіи имѣются письменныя обращенія по этому поводу китайскаго городского Начальника города Пинжоу и мѣстныхъ жителей къ Сяньсинскому фудутуну.

Приводимъ текстъ этихъ обращеній, весьма показательныхъ также и для оцѣнки истинныхъ настроеній коренного китайскаго населенія и его отношенія къ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ; датированы эти документы 2 сентября 1900 года.

1. Письмо отъ Городского Начальника Пинжоу Сяньсинскому Фудутуну.

Милостивый Государь
Ваше Превосходительство!

Давно слышалъ Ваше почтенное имя, но не имѣлъ возможности лично быть съ Вами знакомымъ въ виду дальняго разстоянія; шлю Вамъ всякихъ пожеланій. Мы, жители г. Пинжоу потеряли всякое сношеніе съ другими городами и все ради возмущенія партіи большого кулака, для защиты отъ которой должны были приготовить войска, при чемъ подобное возмущеніе произошло въ виду доброты правительства нашего и свободы, данной народу, о чемъ теперь приходится сожалѣть. Получилъ Высочайшій приказъ относительно дѣлъ въ Таку и Тяньцзинѣ.

Въ настоящее время въ виду той же возмутительной партіи большого кулака открылись военныя дѣйствія съ русскими изъ-за постройки Восточной желѣзной дороги. По моему мнѣнію, постройка это не мѣшаетъ общественному дѣлу, а также и всей странѣ, и мы изъявляемъ желаніе, какъ и раньше охранять интересы дороги для поддержанія дружественныхъ отношеній съ Россіей, тѣмъ болѣе, что Россія сдѣлала большую половину ея и затратила громадныя суммы, приблизительно около нѣсколько сотенъ «ванъ», и что Россія со своей стороны никогда не думала о военныхъ дѣйствіяхъ съ Китаемъ, то же самое выражаетъ въ своихъ приказаніяхъ и гириньскій Дзянь-дзюнь Чанъ. Я думаю, что изложенное мною выше мнѣніе вполнѣ согласуется съ мнѣніемъ Вашимъ.

*) «Приамурскія Вѣдомости» № 393, 8 іюля 1901 г.

Между прочимъ, я слышалъ о военныхъ дѣйствіяхъ въ Сяньсинѣ и въ виду того, что мы съ Вами почти сосѣди, весьма сожалѣю о происшедшихъ послѣдствіяхъ, со своей стороны боясь продолжить таковыя и въ окрестностяхъ Пинжоу, рѣшилъ испросить Вашего согласія о возможности командированія кого-либо въ русскій лагерь для заключенія примиренія, такъ какъ продолженіе военныхъ дѣйствій повлечетъ за собою весьма печальныя послѣдствія.

Остаюсь съ почтеніемъ и совершенной преданностью къ Вамъ Чжу Цай-ти и Уси-синъ.

Это письмо не ложно, что подписями удостовѣряемъ. Насукенъ и Хо Тан-чинь. Переводъ сдѣлалъ старшій переводчикъ Не Шао-янь.

2. Письмо отъ жителей города Пинжоу.

Его Превосходительству

Г. Фудутуну г. Сяньсина Цун-синъ.

Въ виду возмущенія партіи большого кулака, послѣдствія коего повели ко всеобщему разладу и враждебнымъ отношеніямъ съ русскими и, въ концѣ-концовъ, войнѣ, печальныя послѣдствія коей уже начались: люди бѣгутъ партіями съ семьями, голодные, холодные, помираютъ гдѣ попало, опустошаются города, села и деревни— бѣгутъ не сознавая куда и зачѣмъ.

Необходимо пожертвовать всѣмъ, дабы спасти людей отъ бѣдствій и несчастій этой враждебной войны, которая произошла благодаря только возмущенію той же партіи большого кулака.

Высочайшіе приказы неоднократно издавались, чтобы китайцы сами охраняли дорогу, подтвержденіе это выражалось и въ приказахъ Гиринскаго дзянь-дзюня Чанъ, *который, между прочимъ, упоминалъ о русскихъ, призванныхъ строить дорогу, не какъ вообще о европейцахъ миссіонерахъ.*

Въ заключеніе всего сказаннаго я, съ своей стороны, долженъ присовокупить, что Правительство никогда не думало воевать съ Россіей, а посему мы, жители г. Пинжоу, въ количествѣ нѣсколькихъ сотъ человѣкъ, письменно черезъ начальника г. Пинжоу просимъ содѣйствія г. Сяньсинскаго Фудутуна о заключеніи съ русскими перемирья, дабы спасти людей отъ бѣдствій и погибели,—также съ своей стороны мы просимъ и русскій лагерь о мирѣ, если же на то не будетъ согласія, то я самъ отъ лица всего города даже подъ страхомъ смерти, готовъ ѣхать въ Харбинъ для испрошенія заключенія перемирья. Объ этомъ прошу не отказать передать черезъ переводчиковъ русскому начальству, за изъявленное согласіе мира премного будетъ обязанъ городъ Пинжоу во главѣ съ его начальствомъ и купечествомъ.

Сунъ Си-санъ и Тяу Си-линъ кланяемся.

Это письмо неложно, что подписями удостовѣряемъ. Насукенъ и Хо Тан-чинь. Переводъ сдѣлалъ старшій переводчикъ Не Шао-янь.

На самой К. В. ж. д., благодаря принятымъ энергичнымъ мѣрамъ, уже въ ноябрѣ 1900 года главная линія была возстановлена отъ Харбина на западъ до Цицикара и на востокъ до хребта Ляолинъ, а на южной вѣтви въ декабрѣ уже производилось движеніе на участкѣ отъ Портъ-Артура до Мукдена.

Между прочимъ, къ этому времени относится описанный выше опытъ съ присылкой изъ России на постройку русскихъ рабочихъ, первоначально въ числѣ лишь 500 человѣкъ, для обезпеченія дороги рабочей силой, на случай какихъ-либо новыхъ осложненій въ Китаѣ. Но опытъ этотъ оказался неудачнымъ въ виду неприспособленности русскихъ къ мѣстнымъ условіямъ. Китайцы же въ массѣ и въ привычной обстановкѣ являлись людьми благонадежными, чинными и смирными и, сверхъ того, крайне не притязательными въ пищѣ, одеждѣ и жильѣ.

«Справедливо говоря»,—пишетъ тотъ же Ф. З. Васильевъ въ упомянутыхъ своихъ запискахъ:—«все грандіозное дѣло постройки, всѣ мосты, выемки, дома и другія сооруженія дороги и ея оборудованіе сдѣланы китайскими руками».

Заготовка и раздѣлка лѣсныхъ матеріаловъ, выработка каменныхъ карьеровъ, погрузка, разгрузка и доставка матеріаловъ къ мѣстамъ потребленія, обработка, обтеска и кладка камня, изготовленіе извести, мѣстнаго кирпича-сырца, его обжиганіе и кладка, всѣ деревянныя подѣлки и выдѣлка жилыхъ домовъ, и многія другія отвѣтственныя работы сплошь выполнялись китайцами съ ихъ рядчиками и «старшинками», а мы, русскіе, въ дѣлѣ постройки участвовали лишь, какъ спеціалисты, инженеры, техники, десятники, счетоводы, конторщики и т. д.

Китайцы дали физическій трудъ, Русское же государство вливало серебряный и золотой капиталъ, безъ котораго не было бы и самой постройки»,—заканчиваетъ г. Васильевъ.

Съ этими соображеніями безхитростнаго наблюдателя нельзя въ извѣстной мѣрѣ не согласиться, и надо признать, что такое обширное сооруженіе, какъ К. В. ж. д. въ условіяхъ чуждой намъ Маньчжуріи, могло быть выполнено только китайскими рабочими руками, что и подтвердилось наглядно неудачнымъ опытомъ экспортированія сюда русскихъ рабочихъ.

Напряженныя усилія Общества увѣнчались и на этотъ разъ скорыми и блестящими результатами. 21-го октября 1901 года, въ годовщину восшествія на престолъ Императора Николая II, укладка пути на К. В. ж. д. закончилась на всемъ протяженіи, считая въ томъ числѣ и Никольскую вѣтвь. Вмѣстѣ съ тѣмъ, былъ сомкнутъ и Великій Сибирскій рельсовый путь, первое звено котораго было заложено 19-го мая 1891 года.

По открытіи въ концѣ 1901 года временной эксплоатаціи на всемъ протяженіи дороги, путь находился уже въ такомъ состояніи, что обезпечивалъ возможность перевозки по всей линіи пассажировъ, новобранцевъ и почты.

吉林省高級長官

一八九九年
一吉林將軍長順
二吉林交涉總局總辦吉林道文韞
三阿什河副都統達桂

Группа высокихъ сановниковъ Гириньской провинціи. 1. Чанъ Шунь, Гириньскій Цзяньцзюнь, 2. Даотай Вынъ, Предсѣдатель Дипломатическаго Бюро Гириньской провинціи. 3. Да Гуй, Фудутунъ Ашихэ. 1899 г.

Group of high dignitaries of Kirin province. 1. Chang Hsun, Military Governor (Chiang Chun) of Kirin province. 2. Wen, Tao Tai and President of the Diplomatic Bureau of Kirin province. 3. Tah-Hui Fu-Tu-Tun of Ashiho. Year 1899.

一九〇一年中東鐵路公司會辦蓋爾貝次謁晤奉天府尹時之撮影

Посѣщеніе Товарищемъ Предсѣдателя Правленія О-ва Кит. Вост. жел. дор. С. И. Кербедзь Мукденскаго Вице-Короля въ 1901 году.

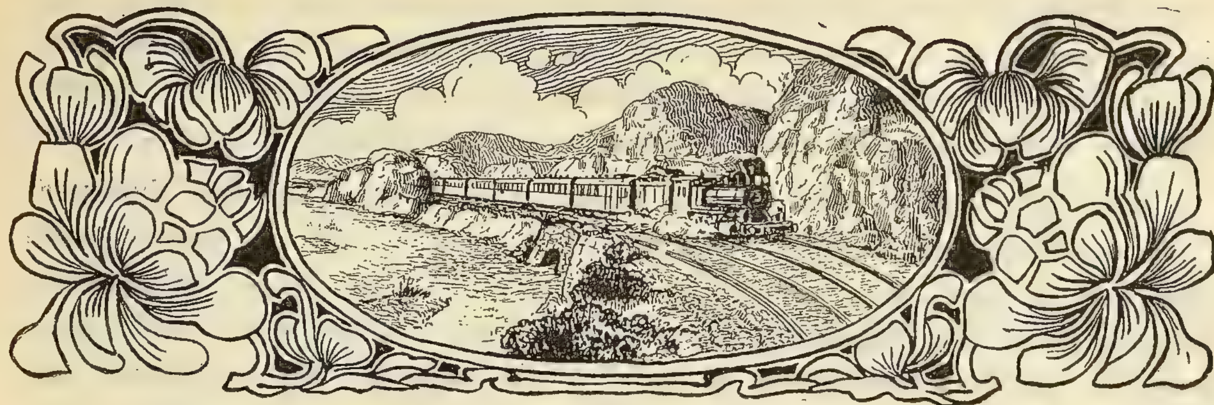
Visit paid to the Mukden Vice-Roy by the Vice-President of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company, Mr. S. I. Kerbedz, in 1901.

Однако, несмотря на столь, казалось бы, явныя доказательства полной успѣшности и продуктивности работъ строителей, тотчасъ послѣ ликвидаціи боксерской смуты въ нѣкоторыхъ заинтересованныхъ кругахъ, а отчасти и въ печати, получила весьма значительное распространеніе недоброжелательная молва о томъ, что работы ведутся на дорогѣ не хозяйственно и не производительно, что степень разрушеній, вызванныхъ событіями 1900 года на строящейся линіи, въ отчетахъ сильно преувеличена; нѣкоторые смѣлые люди, находившіеся въ разстояніи 8,000 верстъ отъ мѣста событій, доходили даже до утвержденія, что вообще вся боксерская смута есть въ значительной мѣрѣ фантастическое изобрѣтеніе мѣстныхъ инженеровъ и т. д. Эти обидные слухи, естественно, не могли не волновать не только техническій персоналъ Кит. Вост. ж. д., но и идейнаго вдохновителя всего дѣла постройки С. Ю. Витте.

Въ видѣ выхода изъ создавшагося нравственно тягостнаго для строителей положенія Петербургомъ была предпринята такая исключительная мѣра, какъ командированіе на мѣсто постройки въ мартѣ 1901 года особой комиссіи, подъ предсѣдательствомъ Члена Правленія Ходоровскаго и личный пріѣздъ въ Маньчжурію Товарища Министра Финансовъ Романова; въ этотъ же періодъ времени находился въ Харбинѣ и Товарищъ Предсѣдателя Правленія инж. Кербедзь.

Съ большимъ облегченіемъ вздохнули строители, когда въ результатѣ продолжительныхъ, усидчивыхъ и, пожалуй, не вполнѣ благожелательныхъ работъ упомянутой Комиссіи, Романовъ офиціально сообщилъ въ Петербургъ самый благопріятный и лестный отзывъ о ходѣ постройки во всѣхъ отношеніяхъ; сильное нравственное удовлетвореніе испыталъ при этомъ и С. Ю. Витте, твердо вѣрившій въ начатое дѣло, которое даже ему не легко было оберегать въ то время отъ многихъ весьма вліятельныхъ петербургскихъ нареканій.

Поѣздка Романова имѣла еще и то благопріятное для дѣла значеніе, что она сообщила строителямъ приливъ энергіи къ продолженію работъ, въ частности, къ окончательной распланировкѣ и застройкѣ Харбина, какъ будущаго центра К. В. ж. д.



Глава IX.

Холера 1902 года.—Посѣщеніе Дальняго Востока С. Ю. Витте, генераломъ Куропаткинымъ и статсъ-секретаремъ Безобразовымъ.—Портъ-артурскія совѣщанія объ экономическихъ задачахъ Китайской Восточной желѣзной дороги.

Слѣдующей, обрушившейся на Кит. Вост. жел. дор. невзгодой, временно затормозившей быстрый темпъ ея развитія, явилась въ 1902 году холерная эпидемія, занесенная въ Харбинъ и полосу отчужденія при слѣдующихъ условіяхъ.

23 мая 1902 года въ портъ Инкоу (Ньючжуанъ) прибылъ безъ карантиннаго флага англійскій пароходъ «Хунанъ» съ китайскими рабочими, нанятыми для Китайской Восточной желѣзной дороги и для самого города Инкоу. Вечеромъ того же дня партія около 1,500 человѣкъ была высажена на берегъ, при чемъ часть прибывшихъ китайцевъ осталась въ городѣ, а большинство отправилось въ русскій поселокъ для дальнѣйшаго слѣдованія по желѣзной дорогѣ. На другой день было констатировано въ городѣ между прибывшими китайцами 30 заболѣваній холерою съ девятью смертными случаями. Такія же заболѣванія появились и въ русскомъ поселкѣ, при чемъ сейчасъ же были приняты мѣры къ оцѣпленію военнымъ кордономъ мѣста, гдѣ въ ожиданіи поѣзда расположились прибывшіе китайцы. Въ городѣ Инкоу также, по возможности, изолировали прибывшую партію, при чемъ было карантинировано всего 155 человѣкъ.

Больные въ русскомъ поселкѣ 24-го и 25-го мая были пользованы мѣстнымъ участковымъ врачомъ (докторомъ Растошинскимъ), а утромъ 26 мая прибылъ медицинскій персоналъ изъ двухъ желѣзнодорожныхъ врачей (д-ръ Ма-

ловъ и д-ръ Розановъ), одного бригаднаго врача Пограничной стражи (д-ра Баумгартена) и шести фельдшеровъ. Кромѣ указаннаго выше оцѣпленія лагеря, немедленно былъ установленъ медицинскій осмотръ всѣхъ пассажировъ, отправляющихся отъ ст. Инкоу и Дашичао, а также приступлено къ приспособленію имѣвшихся уже чумныхъ бараковъ для холерныхъ больныхъ.

28-го мая, утромъ, прибылъ въ Инкоу Замѣститель Главнаго Инженера С. В. Игнаціусъ въ качествѣ Уполномоченнаго для борьбы съ появившеюся эпидеміей. Съ нимъ вмѣстѣ прибыли и доктора Полетика, Чаки и Шиманскій. Больные были уже переведены въ бывшіе чумные бараки, а вся партія прибывшихъ китайцевъ помѣщена во дворѣ этихъ бараковъ. Мѣсто бывшей стоянки около станціи густо засыпано негашеной известью и вспахано.

Изъ разспросовъ китайцевъ оказалось, что первыя заболѣванія среди нихъ появились еще въ морѣ на переходѣ изъ Тонгку въ Инкоу, при чемъ тогда уже было три смертныхъ случая. По просьбѣ и совѣту капитана рабочіе рѣшили скрыть эти случаи; одного изъ умершихъ бросили въ море; другого по прибытии въ Инкоу—въ рѣку Ляохэ, а третій сперва былъ спрятанъ на пароходѣ, а затѣмъ тайно похороненъ товарищами на лѣвомъ берегу Ляохэ. Когда въ городѣ среди рабочихъ появились слухи о холерѣ, то пароходъ былъ арестованъ и произведено слѣдствіе, выяснившее всѣ эти прискорбныя подробности.

Въ городѣ Инкоу, гдѣ невозможно было собрать всѣхъ пассажировъ парохода «Хунанъ», холера распространилась между жителями, но не пріобрѣла особой интенсивности, хотя смертность наблюдалась весьма значительная. До 14-го іюня въ г. Инкоу отмѣчено 330 заболѣваній, при чемъ выздоровѣло 35 и умерло 271, процентъ смертности равнялся 82,12.

Этотъ громадный процентъ объясняется исключительно тѣмъ, что китайцы скрывали своихъ больныхъ и объявляли только о безнадежныхъ случаяхъ; много холерныхъ труповъ было найдено брошенными на улицѣ.

Несмотря на всѣ принятыя энергичныя мѣры, холера получила быстрое распространеніе по линіи дороги.

Такъ, уже 15-го іюня участковый врачъ дороги телеграфировалъ изъ Тьелина, что на пристани близъ Тьелина, а затѣмъ и въ самомъ Тьелинѣ, появились холерные больные. Развитіе эпидеміи по рѣкѣ Ляохэ было констатировано также и производившимъ рекогносцировку полковникомъ Рутковскимъ.

Въ Тьелинѣ между китайскимъ населеніемъ холера быстро распространилась и дала значительный процентъ смертности. Всего было, по китайскимъ

источникамъ, приблизительно, около 1,300 заболѣваній и 1,006 смертей, т.-е. процентъ смертности равнялся 77,4.

16-го іюня уже въ Харбинѣ распространился слухъ, что въ Фуцзядянѣ, китайскомъ поселкѣ, расположенномъ рядомъ съ Пристанью и непосредственно съ нею соприкасающемся, есть подозрительныя заболѣванія, со смертельнымъ исходомъ. Въ этой деревнѣ сосредоточивались почти всѣ прибывающіе въ Харбинъ китайскіе рабочіе и отсюда уже поступали на работы въ Харбинѣ и на линію. Несомнѣнно, сюда же прибывали рабочіе изъ Инкоу и Тьелина. 17-го іюня были констатированы первые холерные случаи между китайцами въ Фуцзядянѣ, а 18-го появились заболѣванія среди китайцевъ въ Харбинѣ, на Пристани и Новомъ Городѣ.

Такимъ образомъ, холера появилась въ Харбинѣ 17-го іюня, быстро распространилась и достигла максимума 26-го іюня, затѣмъ стала постепенно уменьшаться и совершенно прекратилась 25-го сентября.

Общее количество холерныхъ заболѣваній въ чертѣ отчужденія во всѣхъ трехъ поселкахъ Харбина за 1902 годъ видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

РУССКИХЪ.	Заболѣваній.	Выздоровѣло.	Умерло.	% смертности.
Служащіе дороги—рабочіе	219	127	92	42.01
Частныя лица	263	123	140	53,23
Нижніе чины	126	75	51	40,48
Итого	608	325	283	46,55
Китайцевъ	1050	403	647	61,66

При первомъ появленіи холерныхъ заболѣваній въ Харбинѣ, а именно 18-го іюня 1902 г., были организованы Главнымъ Инженеромъ двѣ санитарно-исполнительныя комиссіи.

1-я подъ предсѣдательствомъ Начальника Сунгарійскаго участка князя С. Н. Хилкова въ составѣ членовъ: Начальника мастерскихъ, трехъ врачей и представителей полиціи и округа. Въ вѣдѣніи этой комиссіи находились: Новый Городъ, Харбинъ-Пристань съ Мостовымъ поселкомъ и Фуцзядянь, а также пароходный Затонъ, расположенный противъ Пристани на другомъ берегу рѣки Сунгари. Вторая комиссія подъ предсѣдательствомъ Начальника Техническаго Отдѣла, инж. К. К. Іокишъ въ составѣ членовъ: врача Пограничной стражи, представителя полиціи и участковаго смотрителя зданій. Въ вѣдѣніи этой комиссіи находился Старый Харбинъ. Комиссіи были снабжены тѣми же

инструкціями, какъ и санитарно-исполнительная комиссія въ русскомъ поселкѣ въ Инкоу. 20-го іюня подъ предсѣдательствомъ Главнаго Инженера было организовано совѣщаніе изъ предсѣдателей этихъ двухъ комиссій, главныхъ агентовъ дороги и изъ другихъ представителей округа; совѣщаніе это, одобривъ всѣ принятыя ранѣе мѣры, постановило:

1) Организовать санитарный осмотръ пароходовъ, прибывающихъ по рѣкѣ Сунгари въ Харбинъ и отходящихъ изъ Харбина; о результатѣ осмотра выдавать командирамъ пароходовъ свидѣтельства; при нахожденіи же больныхъ подвергать пароходъ дезинфекціи, о чемъ въ свидѣтельствѣ должна быть сдѣлана помѣтка.

2) Установить санитарный осмотръ поѣздовъ желѣзной дороги, отходящихъ изъ Харбина на востокъ и на западъ.

3) Для мѣстности Затонъ и китайской деревни Фуцзядянь отвести особыя мѣста подъ кладбища. Умершихъ отъ холеры въ остальныхъ поселкахъ Харбина хоронить на вновь отведенномъ городскомъ кладбищѣ вдали отъ заселенныхъ частей. Для перевозки холерныхъ больныхъ и умершихъ отъ холеры организовать особый обозъ, исполненіе чего возложить на санитарно-исполнительныя комиссіи.

4) Поручить санитарно-исполнительнымъ комиссіямъ войти въ соглашеніе съ китайскими властями о принятіи мѣръ къ оздоровленію китайскихъ поселеній, лежащихъ вблизи Харбина, внѣ полосы отчужденія, каковы Фуцзядянь, Ханшинный заводъ и другіе.

5) Объявить во всеобщее свѣдѣніе объ учрежденіи двухъ санитарно-исполнительныхъ комиссій и объ обязательности для всѣхъ проживающихъ на территоріи отчужденія дороги тѣхъ постановленій, кои будутъ выработаны и объявлены во всеобщее свѣдѣніе означенными комиссіями за подписями предсѣдателя.

6) Врачамъ, командированнымъ въ составъ санитарно-исполнительныхъ комиссій изъ постороннихъ вѣдомствъ, выдавать суточныя деньги въ размѣрѣ 6-ти рублей въ сутки.

7) Желѣзнодорожнымъ врачамъ, живущимъ въ Харбинѣ, завѣдывающимъ холерными бараками и больницами, при нахожденіи въ нихъ холерныхъ больныхъ, производить дополнительное вознагражденіе въ размѣрѣ 6 рублей въ сутки.

8) Уполномочить старшаго врача пополнить запасы дороги покупкой во Владивостокѣ, Читѣ и Харбинѣ необходимаго наличія дезинфекціонныхъ средствъ.

Исполнительныя комиссіи быстро развили свою дѣятельность съ полнотой, точностью и энергіей, стоявшими выше похвалъ.

Желѣзнодорожные врачи не знали отдыха, не щадили себя, и вскорѣ жертвою долга палъ одинъ изъ молодыхъ врачей, выдающійся по своимъ спо-способностямъ, докторъ Эрнстъ Карловичъ Маурахъ. Провозившись цѣлую ночь у постели больного, онъ затѣмъ весь день работалъ въ баракѣ и на пріемахъ. Возвратившись поздно ночью домой послѣ засѣданія санитарно-исполнительной комиссіи, онъ въ 4 часа утра почувствовалъ себя больнымъ. Несмотря на всѣ принятыя мѣры, сердце вскорѣ отказалось работать, и въ

一九〇二年香坊造棺木廠

Мастерская гробовъ въ Старомъ Харбинѣ во время холеры 1902 года.

Manufacture of coffins at Harbin, Old Town, during the cholera epidemic in 1902.

一九〇二年葬埋瘟疫死尸骨骸圖

Погребеніе холерныхъ на особомъ кладбищѣ во время эпидеміи 1902 года.

Burial of victims of cholera epidemic on a special cemetery during the epidemic of the year 1902.

5 часовъ вечера того же дня, т.-е. черезъ 13 часовъ послѣ начала заболѣванія, Эрнстъ Карловичъ Маурахъ скончался. Вскорѣ затѣмъ скончался отъ холеры фельдшеръ Фещуксъ, работавшій въ холерномъ баракѣ при Центральной больницѣ.

Распространеніе эпидеміи не ограничилось Харбиномъ. Въ концѣ іюня холера появилась уже на восточномъ участкѣ дороги, а въ началѣ іюля—и на западномъ*).

Сравнительно ничтожное количество жертвъ оказалось, какъ это ни странно, на Южной линіи (за исключеніемъ Тьелина), въ большинствѣ случаевъ здѣсь наблюдались лишь одиночныя заболѣванія.

На западной линіи больше всего пострадала станція Хайларъ, гдѣ строительныя работы исполнялись русскими. При первыхъ же случаяхъ холеры русскіе рабочіе бросили работу и занялись усиленнымъ истребленіемъ водки, главнымъ образомъ перцовки, которая, по мнѣнію простонародья, обладаетъ будто бы цѣлебными свойствами. Энергичными мѣрами пьянство было прекращено, но печальныя послѣдствія его выразились въ значительномъ процентѣ смертности.

Изучая эпидемію 1902 года на линіи отчужденія Кит. Вост. жел. дор., приходится признать, что на этотъ разъ холера имѣла, во всякомъ случаѣ, очень жестокій характеръ, какъ по количеству заболѣваній, такъ и по проценту смертности.

Общее число всѣхъ русскихъ, проживавшихъ въ полосѣ отчужденія, было въ то время приблизительно равно 30 тысячамъ человѣкъ, китайцевъ имѣлось около 100 тысячъ человѣкъ.

Нижеслѣдующая таблица, заимствованная изъ офиціальнаго отчета, даетъ наглядное представленіе объ общемъ количествѣ заболѣваній на всей линіи Кит. Вост. жел. дор. и соотношеніе таковыхъ среди отдѣльныхъ группъ населенія.

Холера 1902 года.

РУССКИХЪ.	Заболѣваній.	Выздоровѣло.	Умерло.	% смертности.
Служащіе дороги—рабочіе	687	322	365	53,12
Частныя лица	350	161	189	53,00
Нижніе чины	328	187	141	42,97
Итого	1365	670	695	50,91
Китайцевъ	3123	1178	1945	62,28

*) На линіи жертвой холеры палъ д-ръ Вольфъ.

Эта таблица, представляя точныя свѣдѣнія о заболѣваніяхъ, указываетъ лишь незначительную часть всѣхъ заболѣвшихъ въ полосѣ отчужденія китайцевъ; съ момента появленія эпидеміи, какъ уже указано выше, большинство китайскихъ рабочихъ бѣжало въ окружающія деревни, среди нихъ было, конечно, немало больныхъ. Доказательствомъ можетъ служить тотъ наблюдавшійся въ Харбинѣ фактъ, что на трактахъ, по которымъ шли рабочіе, находили немало труповъ умершихъ въ пути. То же наблюдалось и въ Имяньпо, гдѣ находили трупы китайцевъ по пути ихъ слѣдованія изъ Ашихэ. Количество труповъ внѣ полосы отчужденія не могло быть точно зарегистрировано.

Въ холерный періодъ 1902 года Китайская Восточная желѣзная дорога была продоставлена собственнымъ своимъ медицинскимъ средствамъ, которыя были, конечно, недостаточны. Затребованные врачи и сестры милосердія прибыли уже послѣ окончанія эпидеміи, и только благодаря участію командующаго войсками генерала Гродекова, ограниченный составъ медицинскаго персонала дороги былъ своевременно увеличенъ 22 военными фельдшерами. Случайно удалось пригласить доктора И. Я. Осканова *), работавшаго въ Маньчжуріи, также докторовъ Павлова и Галабскаго, изъ состава переселенческихъ врачей.

Эпидемію холеры 1902 года въ Маньчжуріи, какъ по силѣ распространенія, такъ и по самой формѣ ея, надо признать очень тяжелою.

Принимая наибольшее число русскихъ въ полосѣ отчужденія въ 30 тысячъ человѣкъ, мы получаемъ приблизительно четыре съ половиной процента заболѣваемости всего русскаго населенія. Между тѣмъ, не возникло ни паники, ни безпорядковъ, и населеніе охотно подчинялось всѣмъ санитарнымъ требованіямъ. Приписать это надо тому вліянію, которое имѣли санитарно-исполнительныя комиссіи, благодаря ихъ напряженнымъ трудамъ и близкому живому отношенію ко всѣмъ окружающимъ, а также увѣренности населенія въ томъ, что Управленіе приняло всѣ доступныя мѣры для борьбы съ болѣзнью.

За предѣлами полосы отчужденія эпидемія получила также весьма серьезное развитіе. Она посѣтила почти всѣ города и въ болѣе многолюдныхъ произвела значительныя опустошенія.

Особенно сильно пострадали, по китайскимъ свѣдѣніямъ, города: Цицикаръ, Хуланченъ, Ашихэ, Хайларъ, Бодунэ и Тьелинъ; Мукденъ и Гиринъ пострадали сравнительно мало.

---

*) Нынѣ помощникъ Главнаго Врача Управленія дороги.

Осенью 1902 года состоялась извѣстная, упоминавшаяся уже выше поѣздка на Дальній Востокъ Министра Финансовъ С. Ю. Витте. Этому путешествію одного изъ первыхъ сановниковъ Россійской имперіи придано было въ правящихъ сферахъ какъ Россіи, такъ и Китая совершенно исключительное значеніе, и весь переѣздъ его былъ обставленъ особой офиціальной пышностью. Мѣстныя китайскія власти со своей стороны оказали пріѣзжему именитому гостю высокій почетъ и вниманіе, и даже самъ престарѣлый Дзянь-цзюнь *) Гириньской провинціи Чанъ счелъ умѣстнымъ лично прибыть въ Харбинъ для встрѣчи С. Ю. Витте. Такой знакъ вниманія со стороны офиціальнаго Китая того времени являлся далеко необычнымъ. Значительную роль въ столь предупредительномъ отношеніи къ Витте, помимо его высокаго служебнаго положенія, играла и его личная крупная популярность даже за предѣлами Россіи; способствовали этому также успѣшно и быстро, послѣ боксерскаго возстанія, налаженныя въ Маньчжуріи добрыя отношенія дороги съ мѣстными китайскими властями, каковой дипломатическій успѣхъ долженъ быть въ значительной степени отнесенъ къ дѣятельности нашего Завѣдывающаго тогда Отдѣломъ Сношеній съ китайскими властями Е. В. Даніэля.

Пріѣздъ С. Ю. Витте имѣлъ для заканчивавшейся постройкой дороги весьма существенное значеніе.

Соединяя въ себѣ высокое государственное пониманіе, граничащее почти съ даромъ провидѣнія, и вѣрный хозяйственно-практическій расчетъ, С. Ю. Витте за непродолжительный срокъ своего пребыванія здѣсь успѣлъ заглянуть во всѣ даже мелочи этого возникшаго по его иниціативѣ дѣла, всюду онъ сказалъ свое вѣское слово, окончательно ободрилъ строителей и влилъ въ нихъ энергію для дальнѣйшаго развитія этого крупнаго начинанія.

Результаты поѣздки С. Ю. Витте нашли себѣ выраженіе въ представленномъ имъ вскорѣ по прибытіи въ Петербургъ обширномъ всеподданнѣйшемъ докладѣ, въ которомъ, съ одной стороны, съ удивительной глубиною и предусмотрительностью обрисованы тѣ отвѣтственныя проблемы, которыя выпали на нашу долю на Дальнемъ Востокѣ, а съ другой—намѣчены всѣ существенные практическіе вопросы и русскія нужды собственно въ Маньчжуріи въ связи съ заканчивающейся постройкой Китайской Восточной желѣзной дороги.

Въ виду несомнѣннаго историческаго интереса этого доклада и близости затронутыхъ въ немъ вопросовъ къ предмету настоящаго историческаго обзора, мы вновь воспользуемся нѣкоторыми выдержками изъ него, подобно тому, какъ это уже имѣло мѣсто при описаніи постройки Харбина и Дальняго.

---

*) Генералъ-губернаторъ (біографію см. выше).

Самая форма и языкъ этого доклада являются блестящимъ образчикомъ офиціально-литературнаго стиля эпохи.

Между прочимъ, характеризуя отношенія наши съ Японіей по корейскому и маньчжурскому вопросамъ, С. Ю. Витте еще въ то время, почти за два года до русско-японской войны, съ присущей ему рѣдкой предусмотрительностью призывалъ къ наибольшей умѣренности въ нашей политикѣ, особенно въ Корѣ, гдѣ необходимо было разумно считаться съ интересами и задачами Японіи.

«Кромѣ маньчжурскаго вопроса»,—пишетъ С. Ю. Витте,—«темной точкой на современномъ горизонтѣ русской политики на Дальнемъ Востокѣ выдѣляются наши отношенія къ Японской имперіи.

«Для Японіи преобладаніе въ Маньчжуріи и Кореѣ, или хотя бы только въ Кореѣ, въ послѣднее время стало однимъ изъ наиболѣе жизненныхъ вопросовъ. Правительству Японіи, при большой плотности населенія японскихъ островов, безусловно необходимо обезпечить какой-нибудь выходъ для избытковъ послѣдняго. Такъ какъ на югѣ за Формозой движеніе японскихъ переселенцевъ встрѣчаетъ непреодолимую преграду въ видѣ переполненнаго народомъ южнаго и средняго Китая и иностранныхъ колоніальныхъ владѣній, то единственную возможность удовлетворенія этой насущной государственной потребности японское правительство усматриваетъ, если не въ окончательномъ присоединеніи Кореи, то, во всякомъ случаѣ, въ полученіи для себя въ этой странѣ возможно большей свободы дѣйствій. Добиваться этой послѣдней цѣли правительство Японіи вынуждено, кромѣ того, и въ силу необходимости отъискивать все новые и новые рынки для издѣлій японской обрабатывающей промышленности, нѣкоторыя отрасли которой получили въ позднѣйшее время значительное развитіе. Прежде, до занятія Россіей Портъ-Артура и проведенія Южно-Маньчжурской вѣтви Китайской Восточной желѣзной дороги, Японія могла разсчитывать на распространеніе своего вліянія также и на Маньчжурію, и послѣ побѣдоносной войны 1894 года съ Китайской имперіей, дѣйствительно, сдѣлала попытку въ указанномъ направленіи. Въ виду этого утвержденіе Россіи въ Маньчжуріи въ 1898 году было, конечно, далеко не безразлично для правительства микадо, напротивъ, явилось сильнымъ ударомъ по насущнымъ интересамъ японской націи, которая теперь должна считать Маньчжурію для себя безусловно и навсегда потерянной.

«Естественно, что при такихъ условіяхъ японское правительство вынуждено весьма ревниво и серьезно относиться ко всему тому, что такъ или иначе затрогиваетъ положеніе дѣлъ на Корейскомъ полуостровѣ. Оно готово было прибѣгнуть къ самымъ крайнимъ средствамъ, чтобы во что бы то ни стало сохранить за собою здѣсь преобладаніе. Но Россія также имѣетъ интересы въ Кореѣ, и ею еще въ 1897 году была сдѣлана удачная попытка къ утвержденію здѣсь своего вліянія. Зная это, японское правительство, естественно, не можетъ относиться дружелюбно къ усиленію русскаго вліянія на Дальнемъ Востокѣ, ибо чѣмъ сильнѣе будетъ здѣсь Россія, тѣмъ опаснѣе она будетъ для Японіи въ Кореѣ. А потому, пока мы, хотя бы на время, не откажемся опредѣленно отъ притязаній на Корейскій полуостровъ, Японія изъ чувства самосохраненія будетъ неизмѣннымъ нашимъ противникомъ не

только въ Кореѣ, но и вообще на Дальнемъ Востокѣ. Пока Японія не перестанетъ считать Россію своей главной соперницей въ корейскихъ дѣлахъ, пока Корея будетъ оставаться яблокомъ раздора между сосѣдними имперіями,—нельзя предвидѣть конца и тому крайнему недовѣрію и раздраженію, которыми характеризуются въ настоящее время взаимныя отношенія Россіи и Японской имперіи и которыя особенно бросаются въ глаза на Дальнемъ Востокѣ, гдѣ дѣло доходитъ до того, что наши мѣстныя власти склонны видѣть шпіона японскаго правительства въ каждомъ фотографѣ и парикмахерѣ-японцѣ, пріѣзжающихъ для снисканія себѣ своимъ промысломъ пропитанія въ Маньчжуріи или въ Приамурскомъ краѣ.

«Многими высказывается взглядъ, что Россія не должна дѣлать Японіи въ корейскомъ вопросѣ никакихъ уступокъ, хотя бы и временныхъ, и что война съ Японіей, во всякомъ случаѣ, рано или поздно, для насъ неизбѣжна; и что поэтому лучше всего для Россіи теперь же, объявивъ Японіи войну, разгромить и уничтожить ее, пока она еще не успѣла особенно усилить своего боевого флота.

«Къ такому взгляду я, съ своей стороны, не могу присоединиться. Возможно, что, благодаря проведенію Китайской Восточной желѣзной дороги, въ недалекомъ будущемъ должно произойти сближеніе Россіи съ Японіей на почвѣ торгово-промышленныхъ интересовъ, а тѣсное сближеніе народовъ въ этой области является однимъ изъ наиболѣе могучихъ факторовъ въ дѣлѣ устраненія вооруженныхъ конфликтовъ. Есть, поэтому, нѣкоторое основаніе надѣяться, что и намъ удастся въ будущемъ найти на этой почвѣ мирное разрѣшеніе тѣхъ вопросовъ, на которыхъ въ настоящее время сталкиваются интересы Россіи и Японіи на Дальнемъ Востокѣ. Но если бы эта надежда въ дѣйствительности оказалась ложной, и правы тѣ, кто утверждаетъ противное, то, во всякомъ случаѣ, это неизбѣжное столкновеніе необходимо отсрочить и постараться найти хотя временный выходъ въ какомъ-либо компромиссѣ, удовлетворяющемъ желаніе Японіи относительно Кореи.

«По моему мнѣнію, вооруженная борьба съ Японіей въ ближайшіе годы была бы для насъ большимъ бѣдствіемъ. Я не сомнѣваюсь, что изъ борьбы Россія вышла бы побѣдительницей, но побѣда при настоящемъ положеніи досталась бы ей цѣною большихъ жертвъ и тяжело отразилась бы на ея экономическомъ положеніи. Чтобы умалить значеніе этихъ неблагопріятныхъ послѣдствій столкновенія, Россіи необходимо предварительно серьезно подготовиться. Должно помнить, что, при настоящихъ отношеніяхъ къ намъ правительства богдыхана, въ случаѣ войны съ Японіей, правительство это едва ли останется празднымъ зрителемъ происходящаго. Поэтому, прежде, чѣмъ попытать счастья въ вооруженной борьбѣ съ имперіей микадо, Россіи необходимо уладить свои отношенія съ Срединной имперіей. Существенно важно также для Россіи, чтобы она была лучше подготовлена въ стратегическомъ отношеніи, начиная войну съ такимъ сравнительно сильнымъ противникомъ. Съ этой точки зрѣнія было бы желательно до столкновенія съ Японіей окончательно оборудовать Китайскую Восточную желѣзную дорогу, организовать ея эксплоатацію, ввести администрацію въ полосѣ отчужденія и вообще урегулировать множество связанныхъ съ этою желѣзною дорогою вопросовъ; далѣе, было бы необходимо усилить Средне-Сибирскую и достроить Кругобайкальскую желѣзныя дороги, закончить оборудованіе

Портъ-Артура, разсчитанное Морскимъ Министерствомъ еще на десять лѣтъ, и улучшить въ военномъ отношеніи Владивостокъ, такъ какъ, въ противномъ случаѣ, флотъ нашъ будетъ лишенъ одного изъ важныхъ условій успѣха въ морской войнѣ—возможности быстрой починки поврежденныхъ судовъ.

«Я далекъ отъ мысли, что предполагаемый мною компромиссъ съ Японіей долженъ быть купленъ безусловно лишь цѣною полнаго отказа съ нашей стороны отъ Корейскаго полуострова. Весьма возможно, что Японія, страдающая, несомнѣнно, не менѣе Россіи отъ настоящей неопредѣленности положенія, готова будетъ удовлетвориться и меньшей уступкой. Но, придавая при настоящихъ обстоятельствахъ нашимъ мирнымъ отношеніямъ къ Японіи исключительно важное значеніе, я полагалъ бы, что, въ крайнемъ случаѣ, намъ можно было бы временно даже и совсѣмъ поступиться Кореею, если только Японія предоставитъ намъ за это соотвѣтствующія компенсаціи. Лично для меня нѣтъ сомнѣнія, что изъ двухъ золъ—вооруженнаго столкновенія съ Японіей и полной уступки ей Кореи—въ ближайшемъ будущемъ для Россіи является меньшимъ—второе. Нельзя забывать, что война съ Японіей не только будетъ тяжела сама по себѣ, но и ослабитъ насъ на Западѣ и на Ближнемъ Востокѣ, поставивъ въ трудное положеніе въ отношеніи другихъ державъ. У Россіи много враговъ и недоброжелателей, которые завидуютъ ей, но боятся ея могущества. Прекрасно понимая всю опасность для насъ войны на два фронта, эти недоброжелатели станутъ все смѣлѣе и смѣлѣе ставить свои требованія и заявлять такія притязанія, о которыхъ никогда не осмѣлились бы думать, если бы у Россіи не были связаны руки вооруженной борьбой на Дальнемъ Востокѣ.

Напротивъ, поступаясь въ извѣстной степени Кореей, мы устранимъ на довольно долгое время предметъ постоянныхъ недоразумѣній съ Японіей, и изъ врага, вѣчно грозящаго нападеніемъ, превратимъ ее если не въ союзника, то въ сосѣда, стремящагося сохранить добрыя съ нами отношенія изъ опасенія вновь лишиться съ такимъ трудомъ пріобрѣтенной территоріи. Несомнѣнно также, что громадныя затраты, необходимыя на устройство новыхъ владѣній въ Кореѣ, на ихъ охрану и организацію въ нихъ управленія, тяжело отразятся на финансовомъ положеніи Японіи, и безъ того не блестящемъ, и въ значительной мѣрѣ ее обезсилятъ. Между Россіей и мало доступной для насъ теперь съ моря Японіей создается новая сухопутная граница; съ этой границы мы постоянно будемъ угрожать Японіи, теперь для насъ трудно уязвимой.

«На основаніи изложенныхъ соображеній позволяю себѣ утверждать, что скорѣйшее устраненіе, на мирной почвѣ взаимныхъ уступокъ, недоразумѣній по корейскимъ дѣламъ, усложняющихъ наши отношеніи съ Японіей, представляетъ собою, по моему глубокому убѣжденію, одну изъ важнѣйшихъ, стоящихъ на очереди задачъ русской политики на Дальнемъ Востокѣ. Достиженіе этой цѣли, т.-е, соглашенія, которое успокоило бы Японію на счетъ замысловъ Россіи на Корейскомъ полуостровѣ, примирило бы ее съ нашимъ положеніемъ въ Сѣверномъ Китаѣ и тѣмъ устранило бы одинъ изъ опасныхъ поводовъ для возможной кровавой распри на Дальнемъ Востокѣ, —явилось бы, наряду съ улаженіемъ нашихъ отношеній съ имперіей богдыхана, но-

вымъ блестящимъ успѣхомъ въ дѣлѣ мирнаго разрѣшенія задачъ, возложенныхъ исторіею на Россійскую державу».

Къ сожалѣнію, далеко не всѣ идеи цитируемаго замѣчательнаго доклада С. Ю. Витте получили официальное одобреніе, и дальнѣйшая политика Россіи на Дальнемъ Востокѣ въ значительной степени отразила въ себѣ діаметрально расходившееся со взглядами С. Ю. Витте направленіе, сторонниками котораго оказывались Военный Министръ генералъ Куропаткинъ, статсъ-секретарь Безобразовъ и др. Печальные результаты этого общеизвѣстны: уже въ январѣ 1904 года Россія оказалась вовлеченной въ трагически окончившуюся войну съ Японіей, а молодой Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, едва оправившейся отъ послѣдствій боксерской смуты и только за нѣсколько мѣсяцевъ до войны перешедшей къ сколько-нибудь нормальной эксплоатаціи, пришлось послужить въ это трудное время единственнымъ звеномъ, связующимъ Россію съ театромъ военныхъ дѣйствій и крѣпостью Портъ-Артуръ.

Идеологъ агрессивности въ нашей дальневосточной политикѣ, постоянный оппонентъ въ этомъ отношеніи С. Ю. Витте, генералъ Куропаткинъ счелъ съ своей стороны также необходимымъ лично посѣтить въ 1903 году Дальній Востокъ, Маньчжурію и даже Японію, въ то время уже открыто недовольную ходомъ нашей дальневосточной политики, въ частности учрежденіемъ Намѣстничества въ Портъ-Артурѣ, съ возложеніемъ на Намѣстника, генералъ-адьютанта Алексѣева высшихъ дипломатическихъ функцій по дѣламъ Дальняго Востока.

Есть свѣдѣнія, что въ виду желанія нашего правительства, чтобы пріѣздъ Куропаткина въ Японію былъ обставленъ (по возможности) наибольшею пышностью и церемоніаломъ, превышающимъ обычные пріемы инастранныхъ министровъ, генералъ Куропаткинъ имѣлъ при себѣ личное привѣтственное письмо Государя Императора для непосредственнаго врученія Микадо.

Письмо это было доставлено Куропаткину уже въ бытность его на Дальнемъ Востокѣ черезъ небезызвѣстнаго генерала Вогака, спеціально камандированнаго для этой цѣли въ экстренномъ поѣздѣ изъ Петербурга.

Пребываніе Военнаго Министра въ Харбинѣ, куда онъ прибылъ 30 апрѣля, ознаменовалось рядомъ смотровъ и пріемовъ. Между прочимъ, и его лично привѣтствовалъ, хотя, по имѣющимся свѣдѣніямъ, и не такъ охотно, Гириньскій Дзянь-дзюнь Чанъ*).

*) По нѣкоторымъ даннымъ, тому же Е. В. Даніэлю не безъ труда удалось убѣдить Чана, по просьбѣ Управляющаго дорогою, оказать Куропаткину ту же честь, какая имъ была оказана только-что Витте, въ виду личной популярности послѣдняго.

Въ Харбинѣ Министръ интересовался, главнымъ образомъ, состояніемъ Кит. Восточной желѣзной дороги и вообще средствъ передвиженія въ Маньчжуріи, подробно знакомился съ Заамурскимъ Округомъ Пограничной стражи, при чемъ были произведены даже двухсторонніе маневры, съ участіемъ нашихъ оккупаціонныхъ войскъ. Послѣднія, къ удовольствію А. Н. Куропаткина, вышли побѣдителями. Характерно, что Министръ, при разрѣшеніи всякаго рода мѣстныхъ, интересовавшихъ дорогу вопросовъ, всегда отдавалъ предпочтеніе точкѣ зрѣнія военнаго вѣдомства*).

Согласно выработанному маршруту Куропаткинъ долженъ былъ изъ Харбина выѣхать въ Приамурскій край и Владивостокъ, а оттуда моремъ въ Японію и Портъ-Артуръ; изъ Портъ-Артура—обратно въ Россію черезъ Харбинъ.

Въ Приамурскомъ краѣ Министръ имѣлъ вручить Высочайшую грамоту казакамъ Уссурійскаго казачьяго войска.

Исторія затянувшагося мирнаго пребыванія генерала Куропаткина въ Японіи, вплоть до его увлеченія тамъ такъ заинтриговавшею японцевъ рыбною ловлею, общеизвѣстна. Самъ Министръ въ своихъ запискахъ: «Итоги войны» пишетъ по этому поводу: «встрѣтивъ въ Японіи самый радушный и мирный пріемъ, я убѣдился въ желаніи правительства избѣжать разрыва съ Россіей, но для сего требовалось придать полную опредѣленность нашимъ дѣйствіямъ въ Маньчжуріи и отказаться отъ вмѣшательства въ дѣла Кореи. Такое заключеніе и было мною телеграфировано въ Петербургъ».

Въ связи съ этимъ и съ общимъ ходомъ обсужденія въ Петербургѣ очередныхъ вопросовъ нашей дальневосточной политики Куропаткину и Алексѣеву было телеграфировано непосредственно Государемъ повелѣніе выяснить на мѣстѣ, съ одной стороны, необходимыя мѣропріятія для постановки боевой готовности Россіи на Дальнемъ Востокѣ въ соотвѣтствіе съ нашими политико-экономическими задачами, а съ другой стороны, точно установить самое существо этихъ нашихъ задачъ и составить планъ ихъ наиболѣе цѣлесообразной постановки. Телеграммой повелѣвалось обсужденіе этихъ вопросовъ вести совмѣстно съ имѣющимъ прибыть на Дальній Востокъ статсъ-секретаремъ Безобразовымъ.

Къ сожалѣнію, задачи и рамки настоящаго обзора не даютъ права и возможности сколько-нибудь подробно остановиться на роковой для русскаго

---

*) Такъ, на возбужденное словесное ходатайство о переносѣ на другое мѣсто временнаго интендантскаго военнаго склада, расположившагося случайно какъ-разъ тамъ, гдѣ теперь находится столь жизненно важный для дороги въ коммерческомъ отношеніи 8-й участокъ, Министръ сказалъ во всеуслышаніе: «Тамъ, гдѣ разъ встала русская военная сила, она уже не отступаетъ».

Дальняго Востока, а, слѣдовательно, и для Китайской Восточной желѣзной дороги роли этого дѣятеля.

Ограничимся лишь указаніемъ, что первый свой пріѣздъ на Дальній Востокъ статсъ-секретарь Безобразовъ совершилъ въ декабрѣ 1902 года, и оставался здѣсь до марта 1903 года, при чемъ пребываніе свое онъ имѣлъ преимущественно въ Мукденѣ и Портъ-Артурѣ.

Своевременно почувствовавъ въ планахъ Безобразова угрозу нашимъ дальневосточнымъ интересамъ, Министръ Финансовъ С. Ю. Витте принялъ сразу же всѣ мѣры для выясненія д. с. с. Безобразову истиннаго положенія здѣсь нашихъ дѣлъ и сущности мѣстной политики Министерства Финансовъ, при чемъ указанія въ этомъ смыслѣ были имъ посланы строителямъ Кит. Вост. желѣзной дороги—Юговичу, Игнаціусу, Гиршману, Сахарову, также Протасьеву (агентъ Министерства Финансовъ въ Дальнемъ) и Покотилову. Всѣ эти лица имѣли въ разное время свиданія и продолжительныя бесѣды съ Безобразовымъ и прилагали всѣ старанія, чтобы изложить ему свои взгляды на наше положеніе въ Маньчжуріи. По общимъ отзывамъ, задача эта была не изъ легкихъ, такъ какъ д. с. с. Безобразовъ, увлекаясь своими фантастическими коммерческо-политическими планами, пользовался свиданіями съ названными лицами, главнымъ образомъ, для изложенія имъ своихъ идей и не давалъ возможности этимъ собесѣдникамъ высказаться самимъ.

Въ своихъ донесеніяхъ о результатахъ бесѣдъ съ Безобразовымъ и вообще о его трехмѣсячной дѣятельности на Дальнемъ Востокѣ Покотиловъ, Юговичъ, Игнаціусъ и Гиршманъ свидѣтельствуютъ единогласно, что Намѣстникъ, генералъ-адъютантъ Алексѣевъ не могъ не сознавать всей опасности лѣсопромышленныхъ начинаній Безобразова въ Кореѣ и вполнѣ опредѣленно высказывался въ этомъ смыслѣ въ бесѣдѣ съ разными лицами, при чемъ поручилъ даже Протасьеву составить письмо на Высочайшее имя съ выраженіемъ мнѣнія о желательности отозванія Безобразова съ Дальняго Востока. Письмо это, однако, отправлено не было; что-то помѣшало генералъ-адъютанту Алексѣеву поступить въ этомъ случаѣ такъ, какъ ему подсказывало убѣжденіе. Неоднократно совѣтуя многимъ лицамъ телеграфировать по этому поводу Министру Финансовъ, Намѣстникъ самъ не захотѣлъ этого сдѣлать, заявивъ, напримѣръ, Покотилову, что въ отношеніи Безобразова необходимо соблюдать крайнюю осторожность, въ виду высокаго покровительства, которымъ онъ пользуется при дворѣ. Добавимъ еще, что вопросъ о первой поѣздкѣ Безобразова на Дальній Востокъ былъ рѣшенъ въ отсутствіе С. Ю. Витте, въ бытность его въ Маньчжуріи, при чемъ Государь Императоръ выказалъ непосредственный лич-

ный интересъ къ этому дѣлу. На основаніи Именнного Высочайшаго повелѣнія, даннаго Министру Финансовъ 19 января 1903 года, въ Портъ-Артуръ было переведено въ распоряженіе д. с. с. Безобразова два милліона рублей.

Въ собственноручномъ письмѣ по этому поводу статсъ-секретарю Витте Государь упоминалъ, что переводъ этотъ дѣлается для приданія должнаго вѣса предпріятію, представителемъ котораго является Безобразовъ, и что эти деньги, вѣроятно, не будутъ полностью использованы. При первомъ своемъ пріѣздѣ на Дальній Востокъ Безобразовъ предъявилъ генералъ-адъютанту Алексѣеву личное письмо Государя, рекомендовавшее Безобразова особому вниманію Намѣстника.

Выше уже было упомянуто, что во время пребыванія Куропаткина въ Японіи Государь телеграфировалъ ему и Алексѣеву объ образованіи особаго совѣщанія для разработки вопросовъ, касающихся утвержденія нашего политико-экономическаго вліянія въ Маньчжуріи, при непремѣнномъ участіи Безобразова. Для исполненія этого порученія статсъ-секретарь Безобразовъ отправился въ началѣ іюня 1903 г. изъ Петербурга во вторичную поѣздку на Дальній Востокъ: по всей своей обстановкѣ вторая поѣздка рѣзко отличалась отъ той, которую Безобразовъ предпринялъ въ декабрѣ 1902 года. Въ то время путешествіе его носило совершенно частный характеръ и о поѣздкѣ его на Дальній Востокъ узнали лишь послѣ фактическаго прибытія его въ Маньчжурію, куда Безобразовъ явился въ качествѣ представителя частнаго предпріятія. На этотъ разъ онъ выѣхалъ на Дальній Востокъ со спеціальнымъ поѣздомъ, въ сопровожденіи многочисленной свиты. Въ его роскошномъ салонъ-вагонѣ красовался на столѣ портретъ Государя съ надписью: «Александру Михайловичу Безобразову благодарный Николай». Принимая въ этомъ вагонѣ посѣтителей, Безобразовъ постоянно указывалъ имъ на царскій портретъ, обращая вниманіе собесѣдниковъ, что все, что онъ высказываетъ, онъ говоритъ какъ бы передъ лицомъ своего Государя. Само собою разумѣется, что при такихъ условіяхъ трудно было возражать въ чемъ-либо Безобразову, подтверждавшему свои заявленія столь высокимъ авторитетомъ.

Время прибытія въ Портъ-Артуръ статсъ-секретаря Безобразова сдѣлалось здѣсь центральнымъ событіемъ, къ которому въ эти дни пріурочена была вся программа дѣятельности нашихъ высшихъ административныхъ лицъ на Дальнемъ Востокѣ.

Такъ какъ Безобразовъ имѣлъ принять участіе въ совѣщаніяхъ, которыя должны были происходить въ Портъ-Артурѣ, при участіи Военнаго Министра,

то прибытіе генералъ-адъютанта Куропаткина было также пріурочено ко времени пріѣзда туда статсъ-секретаря Безобразова.

Въ виду этого-то, по соображеніямъ этикета *), генералу Куропаткину и пришлось нѣсколько продлить свое пребываніе въ Японіи, гдѣ, покончивъ съ офиціальной частью своей программы, онъ въ теченіе нѣсколькихъ дней оставался въ качествѣ частнаго лица, предаваясь любимому своему занятію—рыбной ловлѣ.

Статсъ-секретарь Безобразовъ прибылъ въ Портъ-Артуръ 16-го, а генералъ-адъютантъ Куропаткинъ—17-го іюня 1903 года.

Въ начатыхъ на другой же день (18 іюня) совѣщаніяхъ, продолжавшихся до 28 іюня, прежде всего, были поставлены на очередь вопросы, связанные съ исполненіемъ принятыхъ нами на себя обязательствъ касательно очищенія Маньчжуріи отъ русскихъ войскъ, при условіи обезпеченія здѣсь нашихъ интересовъ.

Въ совѣщаніи принимали участіе: предсѣдатель генералъ-адъютантъ Куропаткинъ, Алексѣевъ, Безобразовъ, наши посланники въ Пекинѣ Лессаръ и въ Сеулѣ—Павловъ, а также генералъ-маіоръ Вогакъ; для представленія нужныхъ справокъ и объясненій къ этому же времени прибыли въ Портъ-Артуръ чиновники министерства иностранныхъ дѣлъ изъ Мукдена и Ньючжуана, военный комиссаръ изъ Мукдена и военный агентъ изъ Шанхая. Въ распоряженіи Военнаго Министра и генерала-адъютанта Алексѣева держали себя также финансовый комиссаръ Квантунской области Протасьевъ и представитель Русско-Китайскаго Банка и Китайской Восточной желѣзной дороги въ Пекинѣ Покотиловъ. Во время хода совѣщанія въ Портъ-Артуръ прибыли Главный Инженеръ Китайской Восточной желѣзной дороги Юговичъ, его Помощникъ Игнаціусъ, только-что назначенный, но еще не вступившій въ должность Управляющаго дорогою, полковникъ Хорватъ, Завѣдывающій Коммерческой Частью Управленія Китайской Восточной желѣзной дороги Лазаревъ**) и Начальникъ Заамурскаго Округа Пограничной стражи, генералъ-лейтенантъ Чичаговъ. Всѣ эти лица въ той или иной мѣрѣ привлекались къ участію въ трудахъ совѣщанія.

Существо перваго обсуждавшагося вопроса—объ исполненіи принятыхъ нами на себя договоромъ 26-го октября 1902 года обязательствъ—отчасти уже изложено выше. Цѣннымъ дополненіемъ къ имѣвшимся матеріаламъ послужила характеристика создавшагося послѣ заключенія этой конвенціи фактиче-

*) Возникъ щекотливый вопросъ о церемоніалѣ встрѣчи Безобразова, и генералъ Куропаткинъ счелъ за лучшее пріѣхать въ Артуръ вторымъ.

**) Скончался въ декабрѣ минувшаго 1922 года.

скаго положенія въ томъ же цитированномъ выше докладѣ С. Ю. Витте о результатахъ его поѣздки въ Маньчжурію.

Въ своемъ перечнѣ отдѣльныхъ ненормальныхъ явленій въ Маньчжуріи, статсъ-секретарь Витте остановился, между прочимъ, на образѣ дѣйствій нашихъ военачальниковъ въ названномъ краѣ, присваивавшихъ себѣ права начальниковъ дѣйствующей арміи въ непріятельской странѣ. Вслѣдствіе этого командиры нашихъ частей производили, напримѣръ, всевозможныя реквизиціи и т. п. Существованіе такого порядка не могло не вызывать крайняго неудовольствія со стороны какъ мѣстныхъ властей, такъ и населенія. Статсъ-секретарь Витте отмѣчаетъ, однако, въ своемъ отчетѣ, что, несмотря на трудность положенія, созданнаго нашею оккупаціею, мѣстныя власти и населеніе въ общемъ мирились съ этимъ положеніемъ, принимая всѣ зависящія мѣры для миролюбиваго улаженія возникающихъ недоразумѣній. Такъ, напр., для удовлетворенія нуждъ нашихъ войскъ въ помѣщеніяхъ гириньскія власти произвели сборъ съ населенія и построили для нихъ особыя казармы. Всѣ высшія китайскія власти въ Маньчжуріи заявляли, что они готовы приложить всѣ старанія къ возможному исполненію всякихъ требованій нашихъ военныхъ властей, лишь бы требованія эти направляемы были къ нимъ, а не предъявлялись непосредственно населенію, чѣмъ, очевидно, слишкомъ сильно нарушался авторитетъ китайской администраціи.

Жаловались мѣстныя власти лишь въ крайнихъ случаяхъ, когда удовлетвореніе требованій нашихъ военачальниковъ представляло слишкомъ большія неудобства.

Особенно пагубно вліяло, по словамъ всеподданнѣйшаго отчета статсъ-секретаря Витте, поведеніе нашихъ военныхъ властей въ Маньчжуріи въ смыслѣ умаленія авторитета мѣстной китайской администраціи, поддержаніе коего, наоборотъ, явилось столь необходимымъ въ видахъ обезпеченія внутренняго порядка въ странѣ. Между тѣмъ, дѣятельность нашихъ военныхъ властей много способствовала именно дискредитированію китайской администраціи въ глазахъ населенія. Ограниченіе численности военной стражи, находившейся въ распоряженіи цзянь-цзюней, дѣлало невозможной борьбу съ хунхузами, силы которыхъ постоянно возрастали, вслѣдствіе роспуска, по требованію нашего же военнаго начальства, большого числа солдатъ, увеличивавшихъ собой ряды хунхузовъ.

Такой порядокъ вещей, по мнѣнію статсъ-секретаря Витте, продолжаться не могъ, и дальнѣйшее сохраненіе его могло вызвать возстаніе и безпорядки со стороны населенія, которое терпѣливо выносило бремя военнаго положенія,

только вслѣдствіе невозможности пока добиться какого-либо другого исхода При этихъ условіяхъ въ случаѣ возникновенія безпорядковъ, вся отвѣтственность за нихъ должна была бы лечь на насъ.

Съ другой стороны, если мы, на точномъ основаніи принятыхъ на себя конвенціей 26 марта 1902 года обязательствъ, очистимъ Маньчжурію въ установленные сроки, то этимъ самымъ мы развяжемъ себѣ руки и, въ случаѣ возникновенія затѣмъ новыхъ безпорядковъ, можемъ уже съ полнымъ правомъ, и не возбуждая ничьихъ протестовъ, снова ввести въ Маньчжурію наши войска для обезпеченія нашихъ дѣйствительно пострадавшихъ интересовъ.

Точное исполненіе нами конвенціи 26-го марта 1902 года представлялось, по мнѣнію статсъ-секретаря Витте, тѣмъ болѣе настоятельнымъ, что этимъ путемъ достигалось возстановленіе вполнѣ ясныхъ дружественныхъ отношеній нашихъ съ сосѣдней Китайской имперіей, каковое возстановленіе отношеній было особенно необходимымъ, въ виду наличности новой темной точки на нашемъ политическомъ горизонтѣ на Дальнемъ Востокѣ, а именно—въ виду все болѣе и болѣе осложнявшихся отношеній нашихъ съ Японіей.

Какъ вопросъ объ эвакуаціи Маньчжуріи, такъ равно и русско-корейскія отношенія не получили своего окончательнаго разрѣшенія въ Портъ-Артурѣ и обсуждались впослѣдствіи въ августѣ мѣсяцѣ въ Петербургѣ при непосредственномъ участіи Витте, при чемъ работы портъ-артурскаго совѣщанія послужили лишь матеріаломъ; при этомъ въ маньчжурскомъ вопросѣ взяло верхъ самое миролюбивое теченіе и признаніе необходимости безотлагательнаго вывода отсюда русскихъ войскъ.

Корейскій и связанный съ нимъ японскій вопросы въ ихъ полномъ объемѣ выходятъ за предѣлы нашей темы.

Покончивая съ описаніемъ этого сложнаго момента въ исторіи нашего пребыванія въ Маньчжуріи, нашедшаго себѣ выраженіе въ портъ-артурскихъ совѣщаніяхъ, въ концѣ-концовъ безрезультатныхъ, мы полагаемъ необходимымъ привести здѣсь нѣкоторыя данныя и о томъ, какъ авторитетные участники совѣщанія рисовали себѣ роль и значеніе Китайской Восточной желѣзной дороги.

Приступивъ къ разсмотрѣнію вопросовъ чисто-экономическихъ, совѣщаніе, въ цѣляхъ наибольшей продуктивности своей работы, поручило подготовку

для себя матеріаловъ особой подкомиссіи подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря Безобразова изъ свѣдущихъ лицъ, имъ приглашенныхъ.

На обсужденіе этой подкомиссіи были поставлены слѣдующіе вопросы.

1) Какія мѣры слѣдуетъ принять и какой экономической политики слѣдуетъ придерживаться въ Маньчжуріи, чтобы содѣйствовать сокращенію дефицита по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ. Вопросъ этотъ надлежало разсмотрѣть съ двухъ сторонъ: а) по отношенію къ мѣстному движенію и внутренней торговлѣ и б) по отношенію къ международной торговлѣ Маньчжуріи съ Россіей и другими государствами; и

2) Насколько мѣропріятія по увеличенію доходности дороги и экономической политикѣ въ Маньчжуріи, которую предложатъ свѣдущія лица, отразятся на экономическомъ положеніи Приамурскаго края.

Для обсужденія этихъ вопросовъ, статсъ-секретаремъ Безобразовымъ были приглашены находившіеся налицо въ Портъ-Артурѣ военные, дипломатическіе и финансовые представители наши въ Маньчжуріи, представители Китайской Восточной желѣзной дороги и Русско-Китайскаго Банка и, наконецъ, нѣкоторые мѣстные практическіе дѣятели. Совѣщанія эти происходили 25, 26, 27 и 28 іюня, продолжаясь въ среднемъ, каждый разъ, около 4 часовъ. Иниціатива въ этомъ дѣлѣ принадлежала, несомнѣнно, статсъ-секретарю Безобразову, который предполагалъ, повидимому, обсудить экономическое положеніе Маньчжуріи въ самомъ широкомъ смыслѣ; при отсутствіи, однако, у него какой-либо опредѣленной программы, а также нужнаго матеріала, ходъ преній во время совѣщаній долженъ былъ неизбѣжно принять нѣсколько неопредѣленный, расплывчатый характеръ. Предсѣдатель ожидалъ отъ членовъ тѣхъ или другихъ заявленій по части спеціально интересующихъ ихъ вопросовъ, члены же совѣщанія затруднялись высказываться, не имѣя передъ глазами какой-либо опредѣленной программы. Такимъ образомъ, во время четырехдневныхъ засѣданій шли бесѣды о всевозможныхъ предметахъ, касающихся экономическаго положенія нашего въ Маньчжуріи. Особенно долго происходилъ обмѣнъ мнѣній по поводу русской колонизаціи вдоль Кит. Вост. жел. дор. Немало преній возбудилъ вопросъ о Ляохэ и о конкуренціи этого воднаго пути съ нашей желѣзной дорогой, а равно о соперничествѣ портовъ Инкоу и Дальняго.

Что же касается вопросовъ, поставленныхъ на разрѣшеніе совѣщанія, то по этому поводу были выслушаны заключенія представителей Китайской Восточной желѣзной дороги, на заботы которыхъ и было возложено соста-

вленіе по этому предмету журнала. Въ журналѣ этомъ по поводу перваго вопроса а) о томъ, какія мѣры слѣдуетъ принять и какой экономической политики въ Маньчжуріи придерживаться, чтобы содѣйствовать сокращенію дефицита по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, было высказано, что Китайская Восточная желѣзная дорога преслѣдуетъ, прежде всего, задачу—извлечь возможно большія денежныя выгоды отъ эксплоатаціи. Въ этихъ видахъ дорога намѣрена примѣнять возможно высокіе тарифы и придерживаться свободной системы провозной конкуренціи съ гужевою доставкою. Кромѣ того, дорога предполагаетъ въ широкихъ размѣрахъ примѣнять такъ-называемые «рефакціонные» тарифы, въ зависимости отъ выгоднаго для дороги направленія грузовъ или количества привлекаемыхъ къ перевозкѣ грузовъ. Представители Китайской Восточной желѣзной дороги высказывали увѣренность, что при условіи примѣненія этой системы дорога, по прошествіи 3—4 лѣтъ, будетъ давать доходъ, достаточный какъ для покрытія эксплоатаціонныхъ расходовъ, такъ равно и для уплаты процентовъ на капиталъ, полагая, конечно, что въ отношеніи военной охраны дороги на счетъ послѣдней будутъ поставлены не всѣ расходы Заамурскаго Округа, а лишь излишекъ противъ нормальныхъ размѣровъ соотвѣтствующей суммы по содержанію военной силы, равной численности въ Россіи. Въ подтвержденіе этого своего мнѣнія представители дороги приводили тотъ фактъ, что уже въ первой половинѣ 1903 года, когда дорога была занята еще многочисленными матеріальными и хозяйственными перевозками и администрація дороги вынуждена держать запретительные, высокіе тарифы, въ видахъ сокращенія товарнаго движенія, валовой доходъ дороги равнялся одному милліону рублей въ мѣсяцъ, что составляетъ половину суммы, необходимой для покрытія всѣхъ расходовъ по эксплоатаціи дороги и по оплатѣ процентовъ на затраченный капиталъ, исчисляемыхъ въ 25.000,000 рублей въ годъ.

Придерживаясь такой чисто-коммерческой точки зрѣнія въ мѣстной тарифной политикѣ, администрація Китайской Восточной желѣзной дороги сознаетъ, однако, вполнѣ важность задачи развитія сбыта произведеній русской промышленности на Дальнемъ Востокѣ вообще и въ Маньчжуріи въ частности, при чемъ въ этомъ отношеніи тарифная политика для прямого сообщенія должна быть усиленно покровительственная. Оказывая всякое содѣйствіе ввозу русскихъ произведеній въ Маньчжурію путемъ установленія низкихъ тарифныхъ ставокъ и учрежденія, въ видахъ распространенія русскихъ произведеній, особыхъ агентствъ, а равно установленіемъ ссудъ подъ русскіе товары, направляемые на Дальній Востокъ,—Китайская Восточная же-

лѣзная дорога придерживается противоположной политики по отношенію къ иностраннымъ товарамъ, проникающимъ въ Маньчжурію черезъ порты Желтаго моря, примѣняя къ нимъ возможно высокія тарифныя ставки, ибо этимъ путемъ дорога не только можетъ увеличить свою доходность, но также и обезпечить доступъ въ Маньчжурію русскихъ произведеній.

Немало должно способствовать увеличенію доходности Китайской Восточной желѣзной дороги связанное съ ней предпріятіе Морского Пароходства, которое, составляя съ желѣзною дорогою одно органическое цѣлое, много содѣйствуетъ расширенію района вліянія дороги въ отношеніи пассажирскихъ, почтовыхъ и грузовыхъ перевозокъ. Представители Китайской Восточной желѣзной дороги, указывая на то, что взаимный успѣхъ обоихъ перевозочныхъ предпріятій при полной общности преслѣдуемыхъ цѣлей и единства направленія дѣйствій, казалось, не требуетъ болѣе подробныхъ доказательствъ, —присовокупили, однако, что, по ихъ мнѣнію, Морское Пароходство Китайской Восточной желѣзной дороги для развитія грузовыхъ операцій должно быть надлежаще оборудовано путемъ увеличенія пловучаго своего состава.

Что касается вопроса второго, поставленнаго на обсужденіе совѣщанія, о томъ, насколько мѣропріятія къ увеличенію доходности дороги и экономической политики въ Маньчжуріи отразятся на экономическомъ положеніи Приамурскаго края, то представители Китайской Восточной желѣзной дороги указали, что тарифная политика дороги находится подъ непосредственнымъ руководствомъ правительства, а потому представляется всегда возможнымъ направить эту политику такимъ образомъ, чтобы нужды Приамурскаго края, заслуживающія уваженія, были надлежащимъ образомъ обслуживаемы. Въ этомъ отношеніи нельзя въ настоящее время представить какого-либо общаго тарифнаго плана, такъ какъ нельзя еще признать достаточно освѣщенными тѣ нужды Приамурскаго края, кои дѣйствительно находятся въ зависимости отъ Китайской Восточной желѣзной дороги.

Совѣщаніе, принявъ къ свѣдѣнію изложенное заявленіе представителей Китайской Восточной желѣзной дороги, признало необходимымъ обратить вниманіе на важность, для усиленія доходности главной линіи, скорѣйшаго сооруженія подъѣздныхъ путей, при чемъ признано было, что участіе въ постройкѣ такихъ путей со стороны китайцевъ представляется особенно желательнымъ, дабы интересы дороги ближайшимъ образомъ связать съ интересами мѣстнаго населенія. По этому поводу представители Китайской Восточной желѣзной дороги объяснили, что администрація дороги придавала всегда

особенное значеніе сооруженію не только подъѣздныхъ путей, но также и прилегающихъ къ линіи вѣтвей, результатомъ чего и слѣдуетъ считать близкую къ осуществленію постройку вѣтки къ гор. Гирину.

Этимъ и ограничился журналъ созданнаго подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря Безобразова совѣщанія по экономическимъ вопросамъ. На совѣщаніи этомъ, какъ сказано выше, обсуждались и многіе другіе, самые разнородные вопросы, имѣющіе отношеніе къ нашему экономическому положенію въ странѣ, но обсужденіе это происходило безъ всякой программы, безпорядочно, при чемъ высказанныя мнѣнія, не признано было возможнымъ облечь въ какую-либо опредѣленную форму.

Журналъ совѣщанія*), состоявшагося подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря Безобразова, былъ прочитанъ на заключительномъ собраніи общаго совѣщанія. Этому чтенію статсъ-секретарь Безобразовъ предпослалъ нѣкоторыя личныя свои разъясненія, въ которыхъ высказалъ, что начинанія министерства финансовъ въ Маньчжуріи выражаются во всеобъемлющей программѣ, имѣющей цѣлью покрыть всю Маньчжурію сѣтью нашихъ интересовъ. Однако, по мнѣнію статсъ-секретаря Безобразова, министерство финансовъ увлеклось исключительно торгово-промышленными соображеніями, мало заботясь о государственной цѣли, которая могла быть достигнута лишь взаимодѣйствіемъ военныхъ и морскихъ силъ. По мнѣнію статсъ-секретаря Безобразова, намъ не удалось убѣдить китайцевъ въ томъ, что наше проникновеніе въ Маньчжурію является для нихъ выгоднымъ и цѣлесообразнымъ. Нашъ приходъ оказался, наоборотъ, нежелательнымъ для Китая, въ результатѣ чего и явилось кровавое столкновеніе 1900 г., приведшее къ крупной розни въ международныхъ отношеніяхъ на Дальнемъ Востокѣ.

Послѣ этого заявленія, которое не подвергалось обсужденію, были прочитаны заключенія совѣщанія по экономическимъ вопросамъ. Совѣщаніе признало ихъ весьма цѣнными и приняло ихъ къ свѣдѣнію безъ обсужденія.

По окончаніи портъ-артурскихъ совѣщаній члены его стали немедленно же разъѣжаться. Посланники наши въ Пекинѣ и Сеулѣ выѣхали къ своимъ постамъ, ст.-секретарь Безобразовъ выѣхалъ въ Петербургъ 1-го, а генералъ-адъютантъ Куропаткинъ—2-го іюля. Тотъ и другой повезли съ собой доклады, спѣша представить свои соображенія Государю Императору по вопросамъ, обсуждавшимся въ Портъ-Артурѣ.

---

*) Матеріалы для описанія портъ-артурскихъ совѣщаній заимствованы изъ записки, составленной по упроченію Д. Д. Покотилова его секретаремъ Э. Х. Тамбергомъ.

Статсъ-секретарь Безобразовъ пригласилъ въ свой экстренный поѣздъ представителя Правленія Общества Китайской Восточной желѣзной дороги д. с. с. Покотилова, который сопровождалъ его во всей поѣздкѣ до Петербурга. Во время этого переѣзда въ частныхъ бесѣдахъ съ д. с. с. Покотиловымъ ст.-секретарь Безобразовъ подробно излагалъ ему свои личные взгляды на ту роль, которую онъ, Безобразовъ, призванъ играть въ направленіи дѣлъ нашихъ на Дальнемъ Востокѣ, а равно свои взгляды на разные вопросы, требующіе немедленнаго разрѣшенія. Въ бесѣдахъ этихъ ст.-секретарь Безобразовъ говорилъ д. с. с. Покотилову, что онъ считаетъ себя занимающимъ совершенно исключительное положеніе статсъ-секретаря внѣ вѣдомствъ, тогда какъ всѣ другіе статсъ-секретари состоятъ въ томъ или другомъ министерствѣ. Онъ говорилъ, что ему присвоенъ особый утвержденный Государемъ Императоромъ бланкъ съ надписью: «Статсъ-секретарь Его Императорскаго Величества». По поводу его назначенія статсъ-секретаремъ Министръ Внутреннихъ Дѣлъ Плеве будто бы сказалъ ему, что очевидно, онъ будетъ состоять статсъ-секретаремъ по дѣламъ Дальняго Востока, на что А. М. Безобразовъ отвѣтилъ, что это не такъ, и что это было бы суженіемъ его значенія. По его словамъ, ему предоставлено сноситься со всѣми учрежденіями, требовать отъ нихъ справокъ, въ томъ числѣ самыхъ секретныхъ, напр., касающихся обороны государства. Онъ также можетъ прикомандировывать къ себѣ лицъ изъ разныхъ вѣдомствъ, содержаніе каковымъ лицамъ будетъ уплачиваться означенными вѣдомствами, съ нѣкоторою приплатою отъ него, Безобразова, за счетъ суммъ, которыя ежегодно будутъ отпускаться ему на этотъ предметъ.

Въ отношеніи современнаго положенія дѣлъ на Дальнемъ Востокѣ, статсъ-секретарь Безобразовъ останавливался больше всего на своихъ несогласіяхъ съ ген.-адъютантомъ Куропаткинымъ, взглядовъ котораго онъ совершенно не раздѣлялъ. Между прочимъ, онъ не соглашался съ нимъ по вопросу о необходимости подчинить Военному Министерству охрану Китайской Восточной желѣзной дороги. По его мнѣнію, охрана эта должна оставаться въ рукахъ Пограничной стражи, т.-е. отряда войскъ, органически связаннаго съ самою дорогою, и эта военная сила должна быть исключительно предназначена для охраны дороги. Ст.-секр. Безобразовъ также діаметрально расходился во мнѣніяхъ съ военнымъ министромъ по вопросу о расположеніи войскъ въ Маньчжуріи, при чемъ, съ своей стороны, находилъ необходимымъ сосредоточеніе сильнаго отряда въ Южной Маньчжуріи, а именно на Квантунѣ, въ размѣрѣ одного корпуса, а впослѣдствіи и двухъ армейскихъ корпусовъ, дабы имѣть возможность противостоять первымъ эшелонамъ японцевъ, тогда какъ ген.

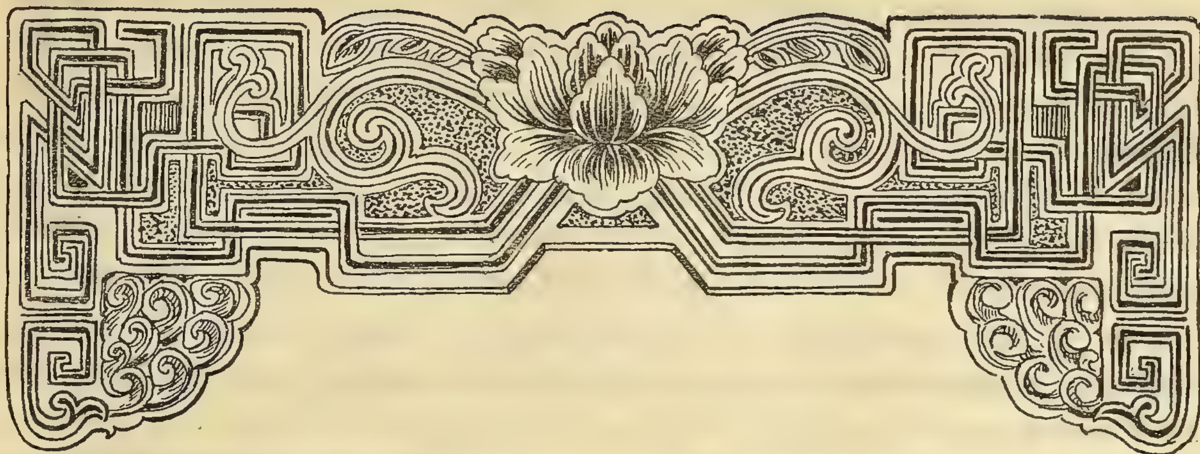
Куропаткинъ, съ своей стороны, озабочивался, главнымъ образомъ, вопросомъ объ увеличеніи пропускной способности дороги, дабы имѣть во всякое время возможность перебросить въ данный пунктъ нужное количество войскъ.

Помимо вопросовъ чисто-военныхъ, въ головѣ А. М. Безобразова роились самые разнообразные планы объ организаціи управленія всей нашей дальне-восточной окраиной. Особенно интересовало Безобразова урегулированіе экономическихъ вопросовъ, главнымъ образомъ, связанныхъ съ Китайскою Восточною желѣзною дорогою. Для завѣдыванія этимъ отдѣломъ должна быть, по мнѣнію ст.-секретаря Безобразова, учреждена особая должность генеральнаго комиссара по дѣламъ Маньчжуріи, при чемъ кандидатомъ на этотъ постъ Безобразовъ прочилъ Главнаго Инженера Китайской Восточной желѣзной дороги А. І. Юговича. Безобразовъ приписывалъ себѣ иниціативу мысли объ учрежденіи внѣвѣдомственнаго органа для управленія всей нашей окраиной на Дальнемъ Востокѣ въ лицѣ Намѣстника. Послѣ вторичной своей поѣздки на Дальній Востокъ онъ, по его словамъ, измѣнилъ будто бы свой взглядъ на это дѣло и находилъ нынѣ болѣе желательнымъ оставленіе въ силѣ прежняго порядка, т.-е. главнаго начальника Квантунской области и приамурскаго генералъ-губернатора, съ учрежденіемъ упомянутой выше особой должности комиссара по дѣламъ Маньчжуріи. Для избѣжанія вѣроятнаго тренія, которое неминуемо, по его мнѣнію, должно явиться послѣдствіемъ проведенія въ жизнь новыхъ мѣропріятій по отношенію къ Дальнему Востоку, А. М. Безобразовъ признавалъ необходимымъ свое личное присутствіе на окраинѣ и выражалъ намѣреніе вернуться въ Портъ-Артуръ поздней осенью 1903 года и затѣмъ продолжать совершать частые наѣзды на Дальній Востокъ въ теченіе ближайшихъ трехъ лѣтъ, пока дѣло не будетъ, по его словамъ, налажено. Общее управленіе всѣмъ дѣломъ онъ, такимъ образомъ, предполагалъ оставить въ своихъ рукахъ и, вѣроятно, въ этихъ видахъ, не находилъ уже нынѣ настоятельно необходимымъ осуществленіе мысли о намѣстничествѣ. Озабочивалъ Безобразова вопросъ о реализаціи денежныхъ средствъ, необходимыхъ для осуществленія его обширныхъ, хотя и нѣсколько туманныхъ плановъ касательно организаціи нашей дальневосточной окраины. Онъ вполнѣ разсчитывалъ, однако, на возможность реализаціи съ этой цѣлью внѣшняго займа, высказывая увѣренность, что легко будетъ найти деньги за границей, когда мы вполнѣ опредѣленно и ясно выскажемся касательно намѣреній нашихъ въ отношеніи Маньчжуріи и примемъ для защиты нашихъ интересовъ въ этомъ краѣ такія мѣры, которыя вполнѣ исключили бы возможность войны.

Таковы были проекты А. М. Безобразова, о которыхъ онъ многократно высказывался въ бесѣдахъ съ д. с. с. Покотиловымъ во время переѣзда изъ

Дальняго въ Петербургъ. Очевидно, въ этомъ же смыслѣ, въ той или другой формѣ, приготовлены были имъ доклады на имя Государя Императора для представленія таковыхъ немедленно по прибытіи въ Петербургъ.

Практическаго проведенія въ жизнь мѣропріятія, намѣченныя совѣщаніями, тогда получить не успѣли, въ связи съ наступившими въ началѣ 1904 года событіями Русско-Японской войны.



Глава X.

Передача Китайской Восточной желѣзной дороги въ вѣдѣніе Эксплоатаціоннаго Управленія.—Общія основанія организаціи этого Управленія.—Первый Управляющій дорогою Д. Л. Хорватъ – Воспоминанія А. А. Губанова о передачѣ въ эксплоатацію южной вѣтви и порта Дальняго. – Объявленіе К В. ж. д. о вступленіи ея въ сѣть международныхъ сообщеній.

Перваго іюля 1903 года, всего за нѣсколько мѣсяцевъ до начала русско-японской войны, еще не вполнѣ законченная постройкой Китайская Восточная желѣзная дорога была передана въ вѣдѣніе Эксплоатаціоннаго Управленія. Для пріемки дороги отъ Строительнаго Управленія изъ Петербурга пріѣзжала спеціальная комиссія подъ предсѣдательствомъ Члена Правленія Ходоровскаго при членахъ: Алексѣевѣ и Чистяковѣ. Всѣ имѣвшіяся недодѣлки пріемочная комиссія оцѣнила въ 57.000,000 рублей, каковая цифра уже сама по себѣ краснорѣчиво свидѣтельствуетъ о значительности этихъ недодѣлокъ. Строительная поверстная стоимость Китайской Восточной желѣзной дороги опредѣлилась при этомъ въ среднемъ, какъ выше упоминалось, около 107 тысячъ рублей; если принять во вниманіе большое количество и конструктивныя особенности подвижного состава К. В. ж. д., то такая поверстная стоимость не покажется выше обычной (подвижной составъ обошелся въ 16,154 руб. на версту, т.-е. въ два раза больше средней нормы въ 8,000 рублей).

Вотъ нѣкоторыя цифровыя данныя о состояніи подвижного состава К. В. ж. д. къ разсматриваемому періоду:

Къ 1 января 1902 года имѣлось 215 паровозовъ, изъ нихъ въ ремонтѣ 41; въ декабрѣ того же года—327 и къ 1 іюля 1903 года—367, изъ коихъ

43 въ ремонтѣ. Къ 1 февраля 1904 года (начало военныхъ дѣйствій) паровозовъ имѣлось уже 400 (5-осныхъ Компаундъ) типа К. В. ж. д.; въ мартѣ мѣсяцѣ должны были быть готовы на заводахъ Европейской Россіи еще 30. Особенность типа паровозовъ К. В. ж д. состояла въ обладаніи большею силою тяги (на 25%) по сравненію съ 4-осными паровозами правительственныхъ русскихъ дорогъ, что давало возможность составлять поѣзда въ 40—45 груженыхъ вагоновъ, получая съ Забайкальской дороги таковые въ 30 вагоновъ.

Въ тѣ же отмѣченныя выше даты—январь, декабрь 1902 года и іюнь 1903 года—число пассажирскихъ вагоновъ, соотвѣтственно, было—535, 765, 903; въ ремонтѣ около 50-ти.

При открытіи пассажирскаго движенія потребовалось приспособить временныхъ классныхъ вагоновъ 121.

Товарныхъ крытыхъ вагоновъ въ январѣ 1902 года было въ обращеніи 687, подъ жильемъ и складами—200. Въ декабрѣ и іюнѣ число крытыхъ вагоновъ въ обращеніи возросло до 1,983 и 2,696 (при инвентарномъ количествѣ 3,126).

Платформъ, при инвентарномъ количествѣ 3,614, въ обращеніи было около 3,300.

Остальной подвижной составъ выражался цифрами—119 рѣшетокъ, 233 полувагона и 778 трюковъ.

День офиціальнаго перехода Китайской Восточной желѣзной дороги въ вѣдѣніе постоянной правильной эксплоатаціи былъ отмѣченъ слѣдующимъ приказомъ за № 1-мъ:

«Съ 1-го іюля сего года Китайская Восточная желѣзная дорога со всѣмъ ея имуществомъ и устройствами передана Управленіемъ по сооруженію дороги въ вѣдѣніе Эксплоатаціоннаго Управленія, открывающаго правильное движеніе и правильную эксплоатацію дороги, на основаніи объявляемыхъ вслѣдъ за симъ особыми приказами «правилъ движенія», «правилъ перевозки» и «тарифовъ».

Вступивъ съ того же 1-го іюля въ управленіе дорогою, объявляю объ изложенномъ по линіи. Управляющій дорогою, полковникъ Хорватъ».

Этому знаменательному приказу однимъ днемъ предшествовала нижеслѣдующая прощальная телеграмма Главнаго Инженера по сооруженію К. В. ж. д. отъ 30 іюня 1903 года за № 1024, адресованная изъ Дальняго отъ Маньчжуріи до Пограничной и отъ Харбина до Портъ-Артура господамъ начальствующимъ:

«Сооруженіе Китайской Восточной желѣзной дороги было одновременно начато отъ Харбина и Портъ-Артура въ іюнѣ 1898 года.

Сего тридцатаго іюня 1903 года дорога передана уже для правильной эксплоатаціи на всемъ протяженіи свыше 2,400 верстъ.

Успѣхъ строительныхъ работъ, несмотря на китайскіе безпорядки девятисотаго года, надолго прекратившіе строительную дѣятельность нашу, приписываю тѣмъ дружнымъ и энергичнымъ усиліямъ, которыя приложены были моими сотрудниками и сослуживцами, какъ старшими, такъ и младшими, для борьбы съ многими невзгодами и затрудненіями, встрѣтившими насъ въ чужой сторонѣ и среди чуждаго, хотя и трудолюбиваго населенія.

Вспоминая, поэтому, съ чувствомъ нравственнаго удовлетворенія о всемъ пережитомъ нами за пять лѣтъ напряженнаго труда въ Маньчжуріи и останавливаясь съ радостнымъ чувствомъ не мысли объ успѣшномъ результатѣ трудовъ нашихъ, я прошу всѣхъ старшихъ сотрудниковъ моихъ и всѣхъ сослуживцевъ, отъ старшаго до младшаго, принять мою искреннюю и глубокую признательность за тѣ труды, результатами коихъ съ 1-го іюля сего года является начало правильнаго движенія на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ».

Тѣмъ же первымъ іюля 1903 года помѣчены и слѣдующіе три приказа по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ (за №№ 2, 3 и 4), изъ которыхъ въ № 2 объявлялись «Общія основанія организаціи Управленія Китайской Восточной желѣзной дороги», въ № 3—административное раздѣленіе линіи и въ 4-омъ—личный составъ старшихъ агентовъ.

ПРИКАЗЪ
№ 2.

Іюля 1-го дня 1903 года.

Объ организаціи Управленія дороги.

Согласно утвержденнымъ Министромъ Финансовъ «Общимъ основаніямъ организаціи Управленія Китайской Восточной желѣзной дороги», въ составъ Управленія дороги, находящагося въ Харбинѣ, входятъ нижеслѣдующіе отдѣлы, части и службы: 1) Канцелярія Управленія, 2) Юридическій отдѣлъ, 3) Счетный отдѣлъ, 4) Коммерческая часть съ контролемъ сборовъ, 5) Врачебно-санитарный отдѣлъ, 6) Матеріальная служба, 7) Служба пути и зданій, 8) Служба эксплоатаціи съ телеграфомъ, 9) Служба подвижного состава и тяги, 10) Отдѣлъ Гражданскаго Управленія и 11) Военный отдѣлъ.

§ 1.

Общее руководство Управленіемъ.

Во главѣ Управленія находится Управляющій дорогою, права и обязанности коего опредѣляются уставомъ Общества, особою для Управляющаго Китайской Вос-

точной желѣзною дорогою инструкціею, положеніемъ объ управленіи гражданскою частью въ полосѣ отчужденія, правилами, положеніями и отдѣльными распоряженіями Правленія Общества.

Для замѣщенія Управляющаго дорогою въ случаѣ болѣзни или отсутствія, а также въ помощь ему, для ближайшаго руководительства и направленія дѣятельности отдѣльныхъ частей Управленія, имѣются два помощника и, кромѣ того, замѣстители изъ числа начальниковъ службъ. Кругъ обязанности и права помощниковъ и замѣстителей въ отношеніи завѣдыванія отдѣльными частями управленія опредѣляются Управляющимъ дорогою. При Управляющемъ дорогою состоятъ особые агенты для порученій, права и обязанности коихъ опредѣляются общими или отдѣльными въ каждомъ случаѣ распоряженіями и указаніями Управляющаго дорогою.

§ 2.

Канцелярія Управленія.

Канцелярія Управленія вѣдаетъ регистраціей, разсылкой и раздачей по службамъ и отдѣленіямъ всей корреспонденціи Управленія и Управляющаго дорогою, общимъ дѣлопроизводствомъ, сношеніями съ китайскими властями и дѣлопроизводствомъ по происшествіямъ.

§ 3.

Юридическій отдѣлъ.

Во главѣ отдѣла находится юрисконсультъ, къ обязанностямъ котораго относятся: веденіе судебныхъ дѣлъ и защита интересовъ Общества въ русскихъ судебныхъ установленіяхъ, какъ по искамъ, предъявляемымъ къ Обществу, такъ и этимъ послѣднимъ [къ частнымъ лицамъ и учрежденіямъ; составленіе и сообщеніе справокъ юридическаго характера и заключеній по договорамъ и вообще по всѣмъ вопросамъ, направляемымъ для того Управляющимъ дорогою и начальниками службъ и отдѣльныхъ частей Управленія.

§ 4.

Коммерческая часть.

Коммерческая часть находится подъ общимъ руководствомъ начальника коммерческой части, дѣйствующаго на правахъ начальника отдѣльной службы и руководящагося особою инструкціею по коммерческой части и распоряженіями Управляющаго дорогою. Коммерческая часть завѣдуетъ коммерческою стороною эксплоатаціи дороги, коммерческими и таможенными агентствами, ссудо-складочными и комиссіонными операціями, повѣркою сборовъ и доходовъ и фактическимъ надзоромъ по всѣмъ указаннымъ выше операціямъ.

§ 5.

Счетный отдѣлъ.

Завѣдываніе счетнымъ отдѣломъ Управленія, наблюденіе за кредитами принадлежитъ главному бухгалтеру, являющемуся отвѣтственнымъ лицомъ за правильность

веденія денежной и матеріальной отчетности дороги и другихъ предпріятій Общества и ближайшимъ руководителемъ всей счетной части какъ въ службахъ, такъ и на линіи. Главный бухгалтеръ пользуется правами начальника службы и въ дѣйствіяхъ своихъ руководствуется особою инструкціею и распоряженіями Управляющаго дорогою.

§ 6.

Врачебно-санитарный отдѣлъ.

Врачебно-санитарный отдѣлъ имѣетъ своимъ назначеніемъ ближайшую организацію врачебнаго дѣла на линіи, подачу врачебной помощи всѣмъ служащимъ въ Обществѣ и ихъ семействамъ, чинамъ Заамурскаго округа Пограничной стражи и ихъ семействамъ, а также и постороннимъ лицамъ, заболѣвшимъ или пострадавшимъ отъ несчастныхъ случаевъ на дорогѣ, наблюденіе за санитарнымъ состояніемъ въ предѣлахъ полосы, отведенной подъ желѣзную дорогу, и освидѣтельствованіе служащихъ въ отношеніи здоровья, зрѣнія, слуха и т. д., согласно издаваемымъ на этотъ предметъ правиламъ. Во главѣ врачебно-санитарнаго отдѣла находится главный врачъ, пользующійся правами и несущій обязанности наравнѣ съ начальниками отдѣльныхъ службъ. Главный врачъ въ дѣйствіяхъ и распоряженіяхъ своихъ руководствуется общими законами, особою инструкціею и распоряженіями Управляющаго дорогою. Въ вѣдѣніи главнаго врача состоятъ аптечный складъ, больницы и пріемные покои. Во врачебно-санитарномъ отношеніи линія раздѣляется на врачебные и фельдшерскіе участки.

§ 7.

Матеріальная служба.

Въ матеріальной службѣ сосредоточивается заготовка, пріемъ, храненіе и отпускъ матеріаловъ и инвентарныхъ предметовъ, топлива, запасныхъ частей подвижного состава, бланковъ и другихъ потребныхъ для дороги и предпріятій Общества предметовъ, сообразно съ указаніями службъ-потребительницъ. Во главѣ матеріальной службы находится начальникъ ея. Права и обязанности начальника службы въ подробностяхъ опредѣляются особою инструкціею и указаніями и распоряженіями Управляющаго дорогою.

Въ вѣдѣніи начальника матеріальной службы на линіи находятся ревизоры, завѣдывающіе опредѣленными участками, участковые склады и кладовыя.

§ 8.

Служба пути и сооруженій.

Служба пути и сооруженій имѣетъ назначеніемъ охраненіе и ремонтъ пути сооруженій и зданій и производство всѣхъ строительныхъ работъ. Во главѣ службы пути стоитъ начальникъ этой службы, права и обязанности котораго опредѣляются въ подробностяхъ особою для начальника службы пути инструкціей и указаніями и распоряженіями Управляющаго дорогою. Линія раздѣляется на отдѣленія, участки, дорожные околодки, рабочіе участки и сторожевые обходы. При начальникахъ отдѣленій находятся конторы, состоящія изъ канцеляріи, счетоводства и технической части.

§ 9.

Служба движенія и телеграфа (служба эксплоатаціи).

Въ непосредственномъ вѣдѣніи службы движенія и телеграфа находится: движеніе, телеграфъ и станціонные агенты по коммерческой части. Во главѣ службы движенія и телеграфа находится начальникъ службы, какъ руководитель всѣмъ дѣломъ, права и обязанности котораго въ подробностяхъ опредѣляются особою инструкціею, правилами перевозки, положеніемъ о движеніи поѣздовъ и распоряженіями Управляющаго дорогою. Одинъ изъ помощниковъ начальника службы и телеграфа, подъ общимъ руководствомъ послѣдняго, завѣдуетъ службой телеграфа на основаніи особой инструкціи и именуется начальникомъ телеграфа.

По службѣ движенія и телеграфа на линіи состоятъ начальники отдѣленій, ревизоры движенія и участковые механики телеграфа. При начальникахъ отдѣленій имѣются конторы, состоящія изъ канцеляріи, счетоводства и технической части.

§ 10.

Служба подвижного состава и тяги.

Служба подвижного состава и тяги имѣетъ назначеніемъ содержаніе, ремонтъ подвижного состава и механическихъ устройствъ водоснабженія, а равно завѣдываніе тягою поѣздовъ и мастерскими. Во главѣ службы, какъ ея руководитель, находится начальникъ этой службы, права и обязанности котораго въ подробностяхъ опредѣляются особою для начальника службы инструкціею и указаніями и распоряженіями Управляющаго дорогою.

По службѣ тяги на линіи состоятъ начальники отдѣленій и участковъ съ основными и оборотными депо, а также мастерскія. При начальникахъ отдѣленій имѣются конторы, состоящія изъ канцеляріи, счетоводства и технической части.

§ 11.

Отдѣлъ гражданскаго управленія и земельныхъ устройствъ.

Отдѣлъ гражданскаго управленія и земельныхъ устройствъ находится въ непосредственномъ завѣдываніи одного изъ Помощниковъ Управляющаго дорогою. Права и обязанности его по завѣдыванію отдѣломъ опредѣляются особыми правилами и распоряженіями Управляющаго дорогою. Въ его завѣдываніи находятся чины гражданскаго управленія по особымъ штатамъ и мѣстныя городскія и сельскія учрежденія. Въ составѣ управленія гражданскою частью находится учебный отдѣлъ. Вѣдѣнію отдѣла подлежатъ всѣ техническія-желѣзнодорожныя, а также общеобразовательныя учебныя заведенія въ полосѣ земель, принадлежащихъ желѣзной дорогѣ. Учебная, административная и хозяйственныя части въ означенныхъ учебныхъ заведеніяхъ организуются и направляются согласно особымъ указаніямъ Правленія Общества.

§ 12.

Военный отдѣлъ.

Въ военномъ отдѣлѣ, руководствующемся правилами и положеніями, которыя имѣютъ быть установлены на этотъ предметъ, сосредоточивается все дѣлопроизводство по завѣдыванію воинскими чинами, находящимися на службѣ дороги.

§ 13.

Совѣтъ начальниковъ отдѣленій.

Кромѣ перечисленныхъ отдѣловъ, частей и службъ собственно Управленія дороги изъ начальниковъ отдѣленій службъ пути, эксплоатаціи и подвижного состава на линіи составляется «Мѣстный Совѣтъ Начальниковъ Отдѣленій». Предсѣдателемъ Совѣта назначается Управляющимъ дорогою одинъ изъ начальниковъ отдѣленій даннаго района дороги. Засѣданія Совѣта назначаются предсѣдателемъ по мѣрѣ накопленія требующихъ разсмотрѣнія Совѣта вопросовъ. Разсмотрѣнію Совѣта подлежатъ вопросы, касающіеся нѣсколькихъ службъ, и вообще дѣла, требующія единства дѣйствій. Въ случаяхъ надобности, въ засѣданіе Совѣта могутъ быть приглашаемы съ правомъ голоса и представители другихъ службъ и отдѣловъ. При перерывахъ движенія, заносахъ, значительныхъ происшествіяхъ и т. п. въ цѣляхъ неотлагательнаго и согласованнаго принятія надлежащихъ мѣропріятій, общее руководительство таковыми принадлежитъ предсѣдателю Совѣта. Рѣшенія Совѣта по вопросамъ, не выходящимъ за предѣлы компетенціи начальниковъ отдѣленій, постановленныя большинствомъ голосовъ, приводятся въ исполненіе. Члену Совѣта, не примкнувшему къ состоявшемуся рѣшенію, предоставляется войти по такому вопросу съ особымъ представленіемъ къ начальнику своей службы.

ПРИКАЗЪ
№ 3.

Іюля 1-го для 1903 года.

Объ административномъ раздѣленіи линіи.

Для свѣдѣнія и руководства объявляется нижеслѣдующее раздѣленіе линіи въ административномъ отношеніи, съ указаніемъ пунктовъ нахожденія старшихъ линейныхъ агентовъ каждой службы.

По коммерческой части и контролю сборовъ.

Участки ревизоровъ станціоннаго счетоводства.

I участокъ. Отъ ст. Маньчжурія до ст. Иректэ; мѣсто жительства ревизора—ст. Маньчжурія.

II участокъ. Отъ ст. Хинганъ до ст. Сарту; мѣсто жительства ревизора—ст. Цицикаръ.

III участокъ. Отъ ст. Аньда до ст. Харбинъ и Харбинъ-Пристань и отъ ст. Харбинъ до ст. Шитоученцзы и Уцзими; мѣсто жительства ревизора—ст. Харбинъ.

IV участокъ. Отъ ст. Таолайчжао до ст. Тьелинъ; мѣсто жительства ревизора—ст. Куаньченцзы.

V участокъ. Отъ ст. Синьтайцзы до ст. Дашицяо—Инкоу, съ вѣтвью на ст. Яньтай-копи; мѣсто жительства ревизора—ст. Мукденъ.

VI участокъ. Отъ ст. Гайчжоу до ст. Дальній и Портъ-Артуръ, съ вѣтвью на Даляньвань; мѣсто жительства ревизора—ст. Пограничная.

По врачебно-санитарному отдѣлу.

Врачебно-санитарные участки.

I участокъ. Отъ ст. Маньчжурія до версты 125-й включительно; мѣсто жительства врача—ст. Маньчжурія.

II участокъ. Отъ версты 126-й до версты 275-й включигельно; мѣсто жительства врача—ст. Хайларъ.

III участокъ. Отъ версты 276-й до версты 400 включительно; мѣсто жительства врача—ст. Хинганъ.

IV участокъ. Отъ версты 401-й до версты 450-й включительно; мѣсто жительства врача—ст. Бухэду.

V участокъ. Отъ версты 451-й до версты 625-й включительно; мѣсто жительства врача—ст. Чжаланьтунь.

VI участокъ. Отъ версты 626-й до версты 725-й включительно; мѣсто жительства врача—ст. Фуляэрди.

VII участокъ. Отъ версты 726-й до версты 950-й включительно; мѣсто жительства врача—Мостовой поселокъ

VIII участокъ. Отъ южнаго семафора ст. Харбинъ до версты 100 южной вѣтви включительно и вѣтвь на Харбинъ-Пристань; мѣсто жительства врача—ст. Харбинъ-Пристань.

IX участокъ. Отъ версты 101-й до версты 325-й включительно; мѣсто жительства врача—ст. Гунчжулинъ.

X участокъ. Отъ версты 326-й до версты 450-й включительно; мѣсто жительства врача—ст. Тьелинъ.

XI участокъ. Отъ версты 451-й до версты 625-й включительно съ вѣтвью на ст. Яньтай-копи; мѣсто жительства врача—ст. Ляоянъ.

XII участокъ. Отъ версты 626-й до версты 725-й включительно съ вѣтвью на Инкоу; мѣсто жительства врача—ст. Дашицяо.

XIII участокъ. Отъ версты 726-й до версты 850-й включительно; мѣсто жительства врача—ст. Ванфадянъ.

XIV участокъ. Отъ версты 851-й до ст. Портъ-Артуръ и Дальній съ вѣтвью на Даляньвань; мѣсто жительства врача—ст. Портъ-Артуръ,

XV участокъ. Отъ версты 951-й на восточной линіи до версты 1100-й включительно; мѣсто жительства врача—ст. Имяньпо.

XVI участокъ. Отъ версты 1101-й до версты 1225-й включительно; мѣсто жительства врача—ст. Ханьдаохэцзы.

XVII участокъ. Отъ версты 1226-й до версты 1325-й включительно; мѣсто жительства врача—ст. Модаоши.

XVIII участокъ. Отъ версты 1326-й до версты 1250-й включительно; мѣсто жительства врача—ст. Мулинь.

XIX участокъ. Отъ версты 1351-й до версты 1400-й; мѣсто жительства врача—ст. Пограничная.

По матеріальной службѣ.

Ревизорскіе участки.

Западный—отъ ст. Маньчжурія до западнаго семафора ст. Харбинъ; мѣсто жительства ревизора- ст. Харбинъ.

Южный—отъ южнаго семафора ст. Харбинъ до станц. Дальній и Портъ-Артуръ включительно съ вѣтвями на Инкоу, Даляньвань и Яньтай-копи; мѣсто жительство ревизора—ст. Дальній.

Восточный—отъ западнаго и южнаго семафора ст. Харбинъ до ст. Пограничная включительно съ вѣтвью на Харбинъ Пристань; мѣсто жительства ревизора—ст. Харбинъ.

Матеріальные склады расположены на станціях: Маньчжурія, Харбинъ, Пограничная, Инкоу, Дальній и Портъ-Артуръ.

По службѣ пути и зданій.

Отдѣленія службы пути и зданій.

Западное—отъ ст. Маньчжурія до западнаго семафора ст. Харбинъ; мѣсто жительства начальника отдѣленія—ст. Чжаланьтунь.

Южное—отъ южнаго семафора ст. Харбинъ до ст. Дальній со включеніемъ вѣтвей на Портъ-Артуръ, Инкоу, Даляньвань и Яньтай-копи; мѣсто жительства начальника отдѣленія—ст. Ляоянъ.

Восточное—отъ западнаго и южнаго семафоровъ ст. Харбинъ-Пристань до ст. Пограничная включительно, съ вѣтвью на Харбинъ-Пристань; мѣсто жительства начальника отдѣленія—ст. Имяньпо.

Участки службы пути и зданій.

I участокъ. Отъ ст. Маньчжурія до пикета 121-й версты; мѣсто жительства начальника участка—ст. Маньчжурія.

II участокъ. От пикета 121-й версты до пикета 239-й версты; мѣсто жительства начальника участка—ст. Хайларъ.

III участокъ. Отъ пикета 239-й версты до пикета 362-й версты; мѣсто жительства начальника участка—ст. Мяньдухэ.

IV участокъ. Отъ пикета 362-й версты до пикета 454-й версты; мѣсто жительства начальника участка—ст. Бухэду.

V участокъ. Отъ пикета 454-й версты до пикета 596-й версты; мѣсто жительства начальника участка—ст. Чжаланьтунъ.

VI участокъ. Отъ пикета 596-й версты до пикета 737-й версты; мѣсто жительства начальника участка—ст. Цицикаръ.

VII участокъ. Отъ пикета 737-й версты до западнаго семафора ст. Харбинъ; мѣстожительства начальника участка—ст. Аньда.

VIII участокъ. Отъ южнаго семафора ст. Харбинъ до пикета 140-й версты Южной вѣтви; мѣсто жительства начальника участка—ст. Шуанченпу.

IX участокъ. Отъ пикета 140-й версты до пикета 279-й версты; мѣсто жительства начальника участка—ст. Яомынь.

X участокъ. Отъ пикета 279-й версты до пикета 407-й версты; мѣсто жительства начальника участка—ст. Гунчжулинъ.

XI участокъ. Отъ пикета 407-й версты до пикета 542-й версты; мѣсто жительства начальника участка—ст. Тьелинъ.

XII участокъ. Отъ пикета 542-й версты до пикета 638-й версты, съ вѣтвью на Яньтай-копи; мѣсто жительства начальника участка—ст. Ляоянъ.

XIII участокъ. Отъ пикета 638-й версты до пикета 740-й версты, съ вѣтвью на Инкоу; мѣсто жительства начальника участка—ст. Дашицяо.

XIV участокъ. Отъ пикета 740-й версты до пикета 842-й версты; мѣсто жительства начальника участка—ст. Ванфадянъ.

XV участокъ. Отъ пикета 842-й версты до ст. Дальній и Портъ-Артуръ, съ вѣтвью на Даляньвань; мѣсто жительства начальника участка—ст. Дальній.

XVI участокъ. Отъ западнаго и южнаго семафоровъ ст. Харбинъ до пикета 911-й версты на восточной линіи съ вѣтвью на Харбинъ-Пристань; мѣсто жительства начальника участка—ст. Харбинъ.

XVII участокъ. Отъ пикета 911-й версты до пикета 1011-й версты; мѣсто жительства начальника участка—ст. Ашихэ

XVIII участокъ. Отъ пикета 1011-й версты до пикета 1115-й версты; мѣсто жительства начальника участка—ст. Имяньпо.

XIX участокъ. Отъ пикета 1115-й версты до пикета 1222-й версты; мѣсто жительства начальника участка—ст. Ханьдаохэцзы.

XX участокъ. Отъ пикета 1222-й версты до пикета 1318-й версты; мѣсто жительства начальника участка—ст. Мулинь.

XXI участокъ. Отъ пикета 1318-й версты до пикета 1415-й версты; мѣсто жительства начальника участка—ст. Пограничная.

По службѣ эксплоатаціи.

Отдѣленія.

Западное—отъ ст. Маньчжурія до западнаго семафора ст. Харбинъ; мѣсто жительства начальника отдѣленія—ст. Маньчжурія.

Южное—отъ южнаго семафора ст. Харбинъ до ст. Дальній со включеніемъ вѣтвей на Портъ-Артуръ, Инкоу, Даляньвянь и Яньтай-копи; мѣсто жительства начальника отдѣленія—ст. Дальній.

Восточное—отъ западнаго и южнаго семафоровъ ст. Харбинъ до ст. Пограничная включительно съ вѣтвью на Харбинъ-Пристань; мѣсто жительства начальника отдѣленія—ст. Харбинъ.

Ревизорскіе участки.

I-й участокъ. Отъ ст. Маньчжурія до ст. Хакэ включительно; мѣсто жительства ревизора движенія—ст. Маньчжурія.

II-й участокъ. Отъ ст. Хакэ до ст. Баримъ включительно; мѣсто жительства ревизора движенія—ст. Бухэду.

III-й участокъ Отъ ст. Баримъ до ст. Яньтуньтунь включительно; мѣсто жительства ревизора движенія—ст. Цицикаръ.

IV-й участокъ. Отъ ст. Яньтуньтунь до западнаго семафора ст. Харбинъ; мѣсто жительства ревизора движенія—ст. Харбинъ.

V-й участокъ. Отъ южнаго семафора ст. Харбинъ до сѣвернаго семафора ст. Мейшацзы; мѣсто жительства ревизора движенія—ст. Харбинъ.

VI-й участокъ. Отъ ст. Мейшацзы до сѣвернаго семафора ст. Кайюань; мѣсто жительства ревизора движенія—ст. Гунчжулинъ.

VII-й участокъ. Отъ ст. Кайюань до сѣвернаго семафора ст. Айшаньчжуань и вѣтвь на ст. Яньтай-копи; мѣсто жительства ревизора движенія—ст. Ляоянъ.

VIII-й участокъ. Отъ ст. Айшаньчжуань до сѣвернаго семафора ст. Вафандянъ съ вѣтвью на Инкоу; мѣсто жительства ревизора движенія—ст. Вафандянъ.

IX участокъ Отъ ст. Вафандянъ до Дальняго и Портъ-Артура включительно съ вѣтвью на Даляньвань; мѣсто жительства ревизора движенія—ст. Дальній.

X-й участокъ. Отъ западнаго и южнаго семафоровъ ст. Харбинъ до западнаго семафора ст. Имяньпо съ вѣтвью на Харбинъ-Пристань; мѣсто жительства ревизора движенія—ст. Харбинъ.

XI-й участокъ. Отъ ст. Имяньпо до ст. Муданьцзянъ включительно; мѣсто жительства ревизора движенія—ст. Ханьдаохэцзы.

XII-й участокъ. Отъ ст. Муданьцзянъ до ст. Пограничная включительно; мѣсто жительства ревизора движенія—ст. Пограничная.

По службѣ телеграфа.

Участки контролеръ-механиковъ.

I-й участокъ. Отъ ст. Маньчжурія до западнаго семафора ст. Чжаланьтунь; мѣсто жительства контролера-механика—ст. Хайларъ.

II-й участокъ. Отъ ст. Чжаланьтунь до моста черезъ рѣку Сунгари; мѣсто жительства контролера-механика—ст. Цицикаръ.

III-й участокъ. Отъ южнаго семафора ст. Харбинъ до ст. Тьелинъ включительно; мѣсто жительства контролера-механика—ст. Тьелинъ.

IV-й участокъ. Отъ ст. Тьелинъ до ст. Портъ-Артуръ и Дальній съ вѣтвями на Инкоу, Даляньвань и Яньтай-копи; мѣсто жительства контролера-механика — ст. Портъ-Артуръ.

V-й участокъ. Отъ моста черезъ рѣку Сунгари со включеніемъ таковаго до ст. Шитоухэцзы включительно съ вѣтвью на Харбинъ-Пристань; мѣсто жительства контролера-механика—ст. Харбинъ.

VI-й участокъ. Отъ ст. Шитоухэцзы до ст. Пограничная включительно; мѣсто жительства контролера-механика—ст. Пограничная.

По службѣ тяги.

Отдѣленія.

Западное—отъ ст. Маньчжурія до западнаго семафора ст. Харбинъ; мѣсто жительства начальника отдѣленія—ст. Чжаланьтунь.

Южное—отъ южнаго семафора ст. Харбинъ до ст. Дальній со включеніемъ вѣтвей на Портъ-Артуръ, Инкоу, Даляньвань и Яньтай-копи; мѣсто жительства начальника отдѣленія—ст. Ляоянъ.

Восточное—отъ западнаго и южнаго семафоровъ ст. Харбинъ до ст. Пограничная включительно съ вѣтвью на ст. Харбинъ-Пристань; мѣсто жительства начальника отдѣленія—ст. Харбинъ.

Участки службы тяги.

I-й участокъ. Отъ ст. Маньчжурія до ст. Иректэ включительно; мѣсто жительства начальника участка—ст. Хайларъ.

II-й участокъ. Отъ ст. Иректэ до ст. Чжаланьтунь включительно; мѣсто жительства начальника участка—ст. Бухэду.

III-й участокъ. Отъ ст. Чжаланьтунь до ст. Аньда включительно; мѣсто жительства начальника участка—ст. Цицикаръ.

IV-й участокъ. Отъ ст. Аньда до ст. Имяньпо и Яомынь включительно съ вѣтвью на Харбинъ-Пристань; мѣсто жительства начальника участка—ст. Харбинъ.

V-й участокъ. Отъ ст. Яомынь до ст. Тьелинъ включительно; мѣсто жительства начальника участка—ст. Гунчжулинъ.

V -й участокъ. Отъ ст. Тьелинъ до ст. Дашицяо включительно съ вѣтвями на Инкоу и Яньтай-копи; мѣсто жительства начальника участка—ст. Ляоянъ.

VII й участокъ. Отъ ст. Дашицяо до ст. Вафандянъ включительно, мѣсто жительства начальника участка—ст. Вафандянъ.

VIII-й участокъ. Отъ ст. Вафандянъ до ст. Дальній и Портъ-Артуръ включительно съ вѣтвью на Даляньвань; мѣсто жительства начальника участка—ст. Дальній.

IX-й участокъ. Отъ ст. Имяньпо до ст. Мулинь включительно; мѣсто жительства начальника участка ст Ханьдаохэцзы.

X-й участокъ. Отъ ст. Мулинь до ст. Пограничная включительно; мѣсто жительства начальника участка—ст. Пограничная.

Оборотныя депо расположены на станціяхъ: Маньчжурія, Чжаланьтунь, Аньда, Яомынь, Тьелинъ, Дашицяо, Имяньпо, Мулинь и Портъ-Артуръ.

Мастерскія—въ Харбинѣ и на ст. Инкоу.

ПРИКАЗЪ
№ 4.

Іюля 1-го дня 1903 года.

Личный составъ старшихъ агентовъ дороги.

Объявляется для свѣдѣнія нижеслѣдующій составъ старшихъ агентовъ Китайской Восточной желѣзной дороги:

Помощникъ Управляющаго дорогою, инженеръ путей сообщенія . . . . *С. В. Игнаціусъ.*

I. По канцеляріи управленія.

Правитель дѣлъ	*В. П. Лепешинскій.*
Помощники его	*А. П. Козловскій и В. Н. Вуичъ.*

II. По юридическому отдѣлу.

Главный юрисконсультъ	*П. М. Дорогунцевъ.*

III. По коммерческой части и контролю сборовъ.

Завѣдывающій коммерческой частью и контролемъ сборовъ	*К. П. Лазаревъ.*
Помощникъ его	*В. А. Романъ.*
Старшій ревизоръ	*Е. Е. Эссеръ.*

IV. По горному отдѣлу.

Завѣдывающій горнымъ отдѣломъ, горный инженеръ	*С. П. Кокинъ.*

V. По главной бухгалтеріи.

Главный бухгалтеръ	*В. И. Драве.*
Помощники его	*В. Э. Яновскій и В. С. Федоренко.*

VI. По врачебной части.

Главный врачъ, докторъ медицины	*Ф. А. Ясенскій.*
Помощникъ его	*Хмара-Борщевскій.*

VII. По матеріальной службѣ.

Помощникъ начальника службы	*Д. И. Терновъ.*

VIII. По службѣ пути и сооруженій.

Начальникъ службы, инженеръ путей сообщенія	*кн. С. Н. Хилковъ.*
Помощникъ его, инженеръ путей сообщенія	*Р. В. Половцевъ.*
Начальникъ отдѣленія западнаго и. п. с.	*С. Ц. Оффенбергъ.*
» » восточнаго и. п. с.	*Т. М. Тихомировъ.*
» » южнаго и. п. с.	*А. И. Шидловскій.*

IX. По службѣ эксплоатаціи.

Начальникъ службы, инженеръ путей сообщенія	*Г. Н. Іосса.*
Помощникъ его	*А. М. Булгаковъ.*

Завѣдывающій конторою движенія	*Ф. К. Костроминъ.*
Начальники отдѣленій: западнаго	*А. И. Костаревъ.*
» » восточнаго.	*Г. І. Гошеронъ-де-Лафоссъ.*
» » южнаго	*К. І. Максименко.*
Начальникъ телеграфа, инженеръ-электротехникъ	*Н. С. Егоровъ.*
Помощникъ его инженеръ-электротехникъ . .	*Кацъ.*

X. По службѣ тяги и подвижного состава.

Начальникъ службы, инженеръ-технологъ . . .	*Е. Ф. Кричевскій.*
Помощникъ его, инженеръ-технологъ	*В. Д. Лачиновъ.*
Начальникъ техническаго отдѣленія, инженеръ-технологъ	*П. М. Жуковъ.*
Старшій инженеръ (помощникъ начальника отдѣленія), инженеръ-технологъ	*А. М. Бушуевъ.*
Старшій инженеръ инженеръ-технологъ . . .	*Г. Д. Могульяно.*
Начальники отдѣленій: западнаго	*В. Д. Свержевскій.*
» » восточнаго инженеръ-технологъ	*И. И. Корсаковъ.*
Начальникъ мастерскихъ въ Инкоу, инженеръ-технологъ	*Н. И. Суржинъ.*

Для оцѣнки дѣйствительнаго значенія всѣхъ только-что приведенныхъ приказовъ необходимо оговориться, что передача еще не вполнѣ законченной постройкой дороги въ вѣдѣніе эксплоатаціоннаго управленія явилась лишь откликомъ формально, можетъ-быть, преждевременнымъ, на требованія самой жизни, и эти приказы санкціонировали собой уже фактически сложившееся положеніе вещей. Дѣло въ томъ, что еще задолго до этого приказа пробудившіяся съ началомъ постройки производительныя силы доселѣ пустынной и малонаселенной страны обѣщали огромный экономическій прогрессъ ея. Не дожидаясь конца постройки, строители принуждены были уже въ 1901 году отчасти съ нѣкоторымъ ущербомъ самому ходу роботъ открыть временную эксплоатацію участковъ линіи,—такъ велики были потребности края въ желѣзнодорожномъ сообщеніи. И въ первые же полтора года такой временной эксплоатаціи сразу появилось много грузовъ и пассажировъ. Вотъ нѣкоторыя

цифровыя данныя о размѣрахъ денежной выручки на дорогѣ за 1902 годъ, т.-е. еще задолго до открытія правильной эксплоатаціи:

I. За перевозку пассажировъ	2.536,008 р. 30 к.
За перевозку багажа и грузовъ по багажнымъ квитанціямъ	308,916 р. 32 к.
Итого за перевозки въ пассажирскихъ поѣздахъ	2.844,204 р. 62 к.
II. Движеніе поѣздовъ малой скорости:	
Грузы частныхъ отправителей на	3.673,261 р. 63 к.
Воинскіе чины и воинскіе грузы	929,319 р. 46 к.
Служебныя перевозки	1.982,624 р. 10 к.
Разные дополнительные сборы	241,377 р 93 к.
Итого	9.670,787 р. 74 к.

Нечего и говорить, что сами по себѣ внушительныя цифры эти сразу же значительно возросли послѣ перехода дороги на правильную эксплоатацію. Для 1903 года мы видимъ уже общій итогъ выручки въ 15.995,420 рублей, причемъ въ графѣ пассажирскихъ перевозокъ обращаетъ на себя вниманіе количество перевезенныхъ переселенцевъ въ Уссурійскій край, а именно 11,441 человѣкъ. Слѣдуетъ помнить, что до проведенія Китайской дороги столь желательное для насъ по военно-государственнымъ соображеніямъ переселенческое движеніе въ Приамурье шло крайне тягостнымъ для переселенцевъ морскимъ путемъ, изнурительнымъ по климатическимъ условіямъ и деморализующимъ, вслѣдствіе вынужденной праздности во время продолжительнаго морского переѣзда

Такимъ образомъ, и въ дѣлѣ колонизаціи и заселенія нашего Дальняго Востока намѣчалась для Китайской Восточной желѣзной дороги весьма важная и отвѣтственная роль.

Нечего и говорить, что первые годы и, во всякомъ случаѣ, въ теченіе всего періода русско-японской войны Эксплоатаціонное Управленіе К. В. ж. д. являлось таковымъ больше по имени; фактически оно въ значительной степени продолжало нести чисто-строительныя функціи; тѣмъ не менѣе, какъ видно изъ приведеннаго выше приказа № 4, были произведены крупныя перемѣны въ личномъ составѣ высшаго технического персонала; изъ главныхъ построечниковъ остались на дальнѣйшей службѣ К. В. ж. д. лишь С. В. Игнаціусъ и князь С. И. Хилковъ, по особымъ настояніямъ министра финансовъ, въ виду незаконченности постройки; на должности же начальниковъ службъ при-

были изъ Россіи вновь назначенныя лица, что отвѣчало существовавшему вообще на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ положенію, проводившему различіе между строительнымъ и эксплоатаціоннымъ персоналомъ. Въ виду продолжавшейся строительной дѣятельности первое время участки работали внѣ эксплоатаціонныхъ смѣтъ и правилъ; въ первые мѣсяцы нельзя было сразу ликвидировать строительные участки, поэтому бывали даже случаи подчиненія эксплоатаціонныхъ участковъ строительнымъ (воспоминанія П. И. Кузнецова),— словомъ, все носило еще временный, не вполнѣ опредѣлившійся характеръ.

При оцѣнкѣ объявленныхъ въ приведенномъ выше приказѣ № 2 «общихъ основаній организаціи управленія дороги», необходимо принять во вниманіе, что въ виду значительной отдаленности мѣстнаго Управленія дороги отъ Правленія Общества, а главнымъ образомъ вслѣдствіе сложности и разнообразія задачъ, возложенныхъ на мѣстное Управленіе, вѣдѣнію котораго, кромѣ эксплоатаціи, поручались, какъ мы видѣли, рѣчное судоходство, вспомогательныя коммерческія предпріятія, разработка угольныхъ копей, земельное устройство, учебное дѣло, церкви и гражданское устройство съ полицейскимъ надзоромъ въ городахъ и поселкахъ, расположенныхъ въ предѣлахъ отведенной О-ву территоріи,— казалось необходимымъ создать организацію мѣстнаго управленія на особыхъ основаніяхъ, значительно разнившихся отъ тѣхъ, которыя положены были въ основу организаціи управленій желѣзнодорожной сѣти въ имперіи.

Сущность этихъ особыхъ основаній, на которыхъ было организовано мѣстное Управленіе К. В. ж. д. состояла, съ одной стороны, въ значительно большемъ, сравнительно съ русскими дорогами, расширеніи правъ и полномочій мѣстнаго Управленія и, съ другой—въ децентрализаціи власти руководящихъ и распорядительныхъ органовъ Управленія, выразившейся въ томъ, что значительная часть правъ Управляющаго дорогою была передана начальникамъ службъ и отдѣловъ, а часть правъ послѣднихъ, въ свою очередь,—начальникамъ отдѣленій на линіи.

Такая организація продержалась на Кит. Вост. жел. дор. въ главнѣйшихъ чертахъ около 3½ лѣтъ, когда въ нее внесены были существенныя измѣненія, направленныя въ сторону большей централизаціи и приближенія къ общероссійскому типу желѣзнодорожных управленій.

Самая эксплоатація дороги производилась съ іюля 1903 года на основаніи особыхъ «Правилъ перевозки». При выработкѣ этихъ правилъ было принято за принципъ, что въ нихъ должны быть предусмотрѣны наиболѣе простые

случаи, могущіе возникать постоянно въ сношеніяхъ желѣзной дороги съ лицами, пользующимися ея услугами; болѣе же подробную регламентацію было признано необходимымъ отложить до полученія указаній опыта. По уставу О-ва Китайской Восточной жел. дор. правила перевозки надлежало установить примѣнительно къ правиламъ, дѣйствовавшимъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, на которыхъ въ отношеніи пассажирскаго движенія дѣйствовалъ одинъ, предусмотрѣнный закономъ Общій Уставъ; что же касается грузового движенія, то, кромѣ Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ Россіи дѣйствовали еще международныя конвенціи. Въ «правилахъ перевозки» по Кит. Вост. жел. дор. было принято во вниманіе то и другое съ соблюденіемъ притомъ особыхъ мѣстныхъ экономическихъ условій.

Проектъ этихъ правилъ, по разсмотрѣніи въ особомъ совѣщаніи Правленія 12 апрѣля 1903 года, при участіи представителей отъ министерства иностранныхъ дѣлъ, юстиціи и путей сообщенія, былъ Высочайше утвержденъ 30 мая 1905 года; съ 1-го же іюля вступилъ въ дѣйствіе новый тарифъ на перевозку пассажировъ, багажа и грузовъ по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ.

Расчетъ провозныхъ платъ былъ при этомъ установленъ не за каждую версту пробѣга, а за поясъ. Для грузовъ малой скорости устанавливалось 10 классовъ; 1-го августа введенъ прямой русско-китайскій пассажирскій тарифъ, а съ 1-го сентября – прямой русско-китайскій товарный тарифъ, покровительственный въ отношеніи развитія русской торговли въ Китаѣ.

Приведенными выше первыми приказами Управляющаго началась дѣятельность на Китайской Восточной жел. дор. Дмитрія Леонидовича Хорвата, пришедшаго на смѣну ея строителямъ—инженерамъ Юговичу, Игнаціусу и другимъ, успѣвшимъ на протяженіи 4—5 лѣтъ, лихорадочной работы проложить стальной путь по Сѣверной Маньчжуріи съ развѣтвленіями къ Владивостоку, Портъ-Артуру и Дальнему на общемъ протяженіи свыше 2,500 верстъ.

Въ дальнѣйшемъ жизнь и работа нашей дороги самымъ тѣснымъ образомъ связывается съ именемъ Д. Л. Хорвата, до послѣдняго времени безсмѣнно остававшагося на своемъ отвѣтственномъ посту Управляющаго дорогою и донынѣ не порвавшаго съ нею официальной связи въ качествѣ высокаго совѣтника О-ва Китайской Восточной жел. дор., съ мѣстопребываніемъ въ Пекинѣ *).

*) См. протоколъ Чрезвычайнаго Общаго Собранія Акціонеровъ отъ 1 ноября 1920 года.

Выдающійся русскій человѣкъ и рѣдкій администраторъ Дмитрій Леонидовичъ Хорватъ своею предшествущею служебной карьерой былъ какъ бы самой судьбой пріуготовленъ къ занятію отвѣтственнаго поста Управляющаго Китайской Восточной жел. дор., въ то трудное время, когда молодое предпріятіе это еще не вполнѣ наладилось и когда особенно важно было спѣшно укрѣплять дружескія отношенія съ мѣстнымъ китайскимъ населеніемъ и властями въ перспективѣ тяжелой войны, неминуемость которой была уже въ 1903 году очевидна для всѣхъ, кто былъ сколько-нибудь близко знакомъ съ дѣйствительнымъ положеніемъ дѣлъ на Дальнемъ Востокѣ.

Приводимыя ниже свѣдѣнія о предшествовавшей службѣ и дѣятельности Д. Л. Хорвата почерпнуты изъ его біографіи, составленной въ 1917 году въ связи съ кандидатурой его во Всероссійское Учредительное Собраніе, выставленной харбинскимъ отдѣломъ партіи народной свободы. Исторія этихъ выборовъ, во всякомъ случаѣ, весьма показательная для оцѣнки личности Д. Л. Хорвата, будетъ приведена въ порядкѣ дальнѣйшаго изложенія.

Изъ упомянутаго біографическаго матеріала видно, что Дмитрій Леонидовичъ родился 25-го іюля 1859 года въ гор. Кременчугѣ, Полтавской губерніи, въ старой русской дворянской семьѣ.

Въ 1878 году изъ Николаевскаго Инженернаго училища онъ былъ выпущенъ подпоручикомъ въ дѣйствующую армію и въ составѣ Л.-Гвардіи Сапернаго батальона участвовалъ въ войнѣ за освобожденіе балканскихъ славянъ.

Въ дальнѣйшемъ, не удовлетворяясь строевой офицерской службой мирнаго времени, Дмитрій Леонидовичъ поступилъ въ Николаевскую Инженерную Академію, изъ которой въ 1885 году былъ командированъ на постройку Закаспійской желѣзной дороги въ русскихъ средне-азіатскихъ владѣніяхъ.

Здѣсь онъ нашелъ широкое примѣненіе своей недюжинной энергіи: въ знойныхъ безводныхъ песчаныхъ пустыняхъ, въ дикой, полной лишеній обстановкѣ, онъ весь отдался тяжелому труду, дополняя практикой и опытомъ теоретическія познанія, принесенныя изъ Академіи.

Отказавшись отъ предложенныхъ ему строителемъ дороги генераломъ Анненковымъ должности инженера для порученій и начальника участка и стремясь практически изучить сложное желѣзнодорожное дѣло, Д. Л. Хорватъ началъ службу простымъ десятникомъ, ѣздилъ на паровозѣ помощникомъ машиниста, затѣмъ послѣдовательно занималъ должности помощника начальника дистанціи, инженера для порученій и, наконецъ, начальника дистанціи. Входя въ тѣсное общеніе съ низшими служащими и рабочими, онъ быстро освоился съ туркменскимъ, сартскимъ и киргизскимъ языками, что дало ему возмож-

ность широко привлекать мѣстное населеніе для наилучшей постановки самыхъ срочныхъ техническихъ работъ. Неутомимый, всегда готовый для самыхъ трудныхъ и отвѣтственныхъ порученій Д. Л. Хорватъ проявилъ выдающіяся организаторскія способности и скоро выдвинулся въ ряду главныхъ дѣятелей по постройкѣ Закаспійской жел. дор.

Между прочимъ, ему была поручена постройка извѣстнаго въ инженерномъ мірѣ по техническимъ трудностямъ деревяннаго моста длиною въ двѣ съ половиной версты черезъ многоводную Аму-Дарью.

Помимо прямыхъ своихъ обязанностей, Дмитрій Леонидовичъ усердно изучалъ новый край и явился энергичнымъ дѣятелемъ по улучшенію мѣстныхъ условій: край этотъ обязанъ ему первыми работами по укрѣпленію сыпучихъ песковъ между Мервомъ и Чарджуемъ; много труда посвятилъ онъ также развитію здѣсь культуры американскаго хлопка и улучшенію его обработки; имъ же впервые широко было поставлено въ краѣ маслобойное дѣло.

Однако, неисчерпаемая энергія Дмитрія Леонидовича требовала болѣе широкой дѣятельности: въ цѣляхъ улучшенія мѣстнаго коневодства онъ основалъ небольшой конскій заводъ, занялся овцеводствомъ, строилъ известковыя и кирпиче-обжигательныя печи, паровыя мельницы, наладилъ торговыя отношенія по сбыту хлопка съ Москвою, по сбыту другихъ предметовъ мѣстнаго производства—съ за границей.

Много вниманія отдалъ Д. Л. также улучшенію ирригаціи (искусственное орошеніе) въ Закаспійской области и Туркестанѣ.

Его всесторонняя кипучая дѣятельность, близкое общеніе съ рабочей средой и туземнымъ элементомъ создали ему крупную популярность среди всего населенія русской колоніи; какъ увидимъ ниже, эта способность привлекать къ себѣ симпатіи не только русскаго, но и туземнаго населенія проходитъ красной нитью черезъ всю служебную дѣятельность Хорвата.

Въ 1895 году Д. Л. Хорватъ былъ впервые назначенъ на должность начальника Уссурійской ж. д., въ 1899 году вновь переведенъ въ Среднюю Азію на такую же должность на Закаспійской ж. д., онъ уже въ 1903 году получилъ назначеніе Управляющимъ Китайской Восточной ж. д., въ каковой должности и оставался безсмѣнно около 16 лѣтъ. Такимъ образомъ, въ дальнѣйшемъ жизнь и дѣятельность Д. Л. Хорвата тѣснѣйшимъ образомъ сливается съ судьбами К. В. ж. д., исторія которой на долгій періодъ является одновременно и исторіей этого выдающагося русскаго человѣка. Здѣсь открылось предъ нимъ чрезвычайно широкое поле для работы, требующее недюжинной энергіи, опыта и, главное, такта исключительнаго, такъ какъ здѣсь необходи-

мо было не простое пересаживаніе на чуждую почву русскихъ законовъ, правилъ и техническихъ навыковъ, но во всемъ приходилось умѣло приспособляться къ нерѣдко весьма капризнымъ особенностямъ мѣстнаго китайскаго быта и нравовъ, осложнявшимся не всегда довѣрчивымъ и дружелюбнымъ отношеніемъ провиціальныхъ китайскихъ властей. Въ близкомъ будущемъ намѣчалась грозная перспектива русско-японской войны, такъ больно ударившей по нашему престижу на Дальнемъ Востокѣ.

Въ то же время не все, какъ увидимъ дальше, обстояло благополучно съ эксплоатаціей и техническимъ оборудованіемъ дороги; многаго не доставало, многое находилось лишь въ самомъ зачаточномъ состояніи. Такимъ образомъ, на вновь прибывшаго въ іюлѣ 1903 года на Дальній Востокъ Д. Л. Хорвата нахлынулъ сразу цѣлый рядъ осложняющихъ другъ-друга задачъ, за разрѣшеніе которыхъ онъ взялся, какъ всегда, горячо и энергично. Изъ дальнѣйшаго изложенія будетъ ясно, какъ много было имъ достигнуто въ ближайшее же время.

Самый физическій обликъ Д. Л. Хорвата, какъ нельзя лучше гармонировалъ съ его ролью стойкаго защитника русскихъ интересовъ на Дальнемъ Востокѣ. Высокій ростъ, богатырское сложеніе, лицо съ крупными характерными чертами и столь популярная на всемъ Дальн. Востокѣ патріархальная борода удивительно простое и ровное обращеніе со всѣми безъ различія ранговъ и положеній оставляли послѣ первой же встрѣчи съ нимъ неизгладимое впечатлѣніе. До той, уже минувшей эпохи это былъ поистинѣ the right man at the right place.

Здѣсь умѣстно отмѣтить, что Китайская Восточная желѣзная дорога во-; обще возникла какъ бы подъ особо счастливой звѣздой въ отношеніи подбора руководителей и работниковъ: при столь прославленномъ русскомъ безлюдьѣ на ней съ первыхъ же годовъ ея существованія выдвинулось такъ много славныхъ именъ: Юговичъ, Игнаціусъ, Хорватъ, Хилковъ, ихъ сотрудники и всю эту плеяду какъ бы осѣняетъ крупная историческая фигура С. Ю. Витте, главнаго вдохновителя и руководителя всего дѣла постройки. Со стороны китайцевъ мудрый Ли Хун-чжанъ, Сюй Дзинъ-ченъ, мученически погибшій за свою приверженность дѣлу мира и сближенія народовъ, и др.

Можетъ ли это быть признано простымъ счастливымъ совпаденіемъ, и не говоритъ ли этотъ блестящій подборъ людей скорѣе за жизненность и глубокую политическую мудрость принятаго двумя сосѣдними народами рѣшенія— связать свои страны стальнымъ рельсовымъ путемъ въ интересахъ закрѣпленія исконной дружбы и добрососѣдскаго мира.

東省鐵路局局長　霍爾瓦特　任期　自一九〇三年七月一日至一九一八年四月二十七日
東省鐵路公司坐辦　任期　自一九一八年四月廿八日至一九二〇年十一月六日
東省鐵路公司高等顧問　一九二〇年十一月六日到任
東省鐵路事宜特別委員會名譽副會長　一九二〇年十二月一日到任

Дмитрій Леонидовичъ Хорватъ.

Управляющій Китайской Восточной желѣзной дорогою
1 іюля 1903 г.—27 апрѣля 1918 года.
Директоръ-Распорядитель Правленія Общества К. В. ж. д.
28 апрѣля 1918 г.—6 ноября 1920 года.
Высокій Совѣтникъ Правленія О-ва К. В. ж. д.
съ 6-го ноября 1920 года и
Почетный Вице-Предсѣдатель Особаго К-та по дѣламъ К. В. ж. д.
съ 1-го декабря того же года.

Dmitri L. Horvath,

General Manager of the Chinese Eastern Railway
from the 1-st July 1903 to the 27-th April 1918.
Managing Director of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company
from the 28-th April 1918 to the 6-th November 1920.
High Adviser of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company
from the 6-th November 1920.
Honorary Vice-President of the Special Committee on Affairs of the Chinese Eastern Railway
from the 1-st December of the same year 1920.

Въ процессѣ передачи Китайской Восточной желѣзной дороги въ вѣдѣніе Эксплоатаціоннаго Управленія нѣкоторыя небезынтересныя детали имѣли мѣсто въ связи съ пріемкой въ эксплоатацію порта Дальняго со всѣми его оборудованіями.

Упомянутымъ выше инженеромъ А. А. Губановымъ, на котораго какъ разъ была возложена отвѣтственная миссія принятія отъ строителей южной линіи и порта Дальняго, этотъ періодъ описывается слѣдующимъ образомъ:

Въ маѣ 1903 года А. А. Губановъ получилъ заданіе ѣхать въ г. Дальній и приступить къ пріемкѣ желѣзнодорожной линіи отъ ст. Вафандянъ къ югу до станціи Дальній съ вѣтвями къ стт. Таліенванъ и Портъ-Артуръ.

Вслѣдъ за симъ, по сношенію съ Правленіемъ К. В. ж. д. въ Петербургѣ, было получено дополнительное заданіе: принять въ вѣдѣніе Эксплоатаціоннаго У-нія отъ строителя города и порта Дальняго, инженера В. В. Сахарова, портовыя сооруженія со всѣми путями и желѣзнодорожной вѣткой, а также тѣ зданія административнаго городка, которыя подлежали передачѣ желѣзной дорогѣ на удовлетвореніе ея нуждъ.

Согласно этому послѣднему распоряженію, не менѣе трехъ четвертей всѣхъ зданій г. Дальняго переходили къ желѣзной дорогѣ. Остальная часть ихъ должна была распредѣлиться между морскимъ пароходствомъ и, учрежденнымъ передъ тѣмъ, градоначальствомъ города.

Вопросъ о передачѣ достройки ст. Дальній и о достройкѣ моловъ и набережной въ порту временно оставался открытымъ: Управленіе дороги, въ связи со своими эксплоатаціонными задачами, находило болѣе цѣлесообразнымъ доканчивать работы, особенно по устройству вокзала и развитію путей и площадей станціи и порта, своимъ распоряженіемъ; управленіе постройки города и порта желало эти крупныя работы заканчивать самостоятельно, — вопросъ о существованіи двухъ администрацій не былъ въ интересахъ Правленія, а потому, не принимая окончательнаго рѣшенія, Правленіе склонялось лишь на оставленіе этихъ работъ въ рукахъ построечнаго управленія до конца строительнаго сезона. Этотъ сезонъ, кстати отмѣтить, въ г. Дальнемъ существуетъ во всѣхъ смыслахъ благопріятно круглый годъ.

Организація эксплоатаціоннаго штата по участку пути прошла довольно гладко, почти всѣ агенты отъ строительнаго участка остались на своихъ мѣстахъ: дорожные мастера, смотрителя зданій въ Портъ-Артурѣ и г. Дальнемъ, кладовщики и пр. агенты, быстро переведенные въ эксплоатаціонные штаты, могли сразу приступить къ фактической пріемкѣ имущества.

Въ Портъ-Артурѣ пріемка станціи и желѣзнодорожныхъ сооруженій производилась отъ Начальника строительнаго участка инженера Кипарисова и отъ его помощниковъ; изъ коихъ одинъ – инженеръ Б. А. Ринекъ былъ уполномоченъ инженеромъ Кипарисовымъ участвовать въ освидѣтельствованіи искусственныхъ сооруженій участка и согласовать передаточныя вѣдомости съ учетомъ недодѣлокъ. Послѣ осмотра линіи и желѣзнодорожныхъ сооруженій оказалось: 1) Полотно и путь вездѣ въ прекрасномъ состояніи. 2) Искусственныя сооруженія – очень мало развиты, такъ-что многіе мосты по состоянію пересѣкаемыхъ полотномъ дороги руселъ и овраговъ еще необходимо было устраивать. Строительное управленіе участка, какъ выяснилось, далеко не выполнило своей программы въ отношеніи постройки мостовъ и должно было исхлопотать кредитъ на эту работу для передачи его эксплоатаціи, такъ какъ отпущенные кредиты уже были израсходованы. 3) Всѣ промежуточные станціи и разъѣзды были оборудованы путями въ количествѣ, отвѣчающемъ смѣтной пропускной способности. 4) Ст. Портъ-Артуръ – не развита, и проектъ ея развитія еще надо было составлять, – эта работа также должна была перейти въ достройку къ эксплоатаціи. 5) Зданія путевыя и станціонныя были закончены и въ прекрасномъ состояніи. 6) Водоснабженія закончены, кромѣ водокачки ст. Портъ-Артуръ, которую еще надо было заканчивать постройкой, и работа также переходила въ эксплоатацію, — здѣсь пока дѣйствовала временная водокачка. 7) Станціонныя зданія ст. Портъ-Артуръ были устроены въ количествѣ большемъ, чѣмъ требовалось для этой станціи, по той причинѣ, что на этой станціи помѣщалось все строительное управленіе южной части линіи во главѣ съ инженеромъ Гиршманомъ. 8) На ст. Портъ-Артуръ оказалось небольшое оборотное депо, которое было вполнѣ въ хорошемъ состояніи.

Какъ зданія ст. Портъ-Артуръ, такъ и это депо сослужили во время японской войны немалую службу, когда г. Дальній уже былъ занятъ японскими войсками, а желѣзнодорожное населеніе и паровозы надо было перевести въ Портъ-Артуръ.

9) Никакихъ воинскихъ оборудованій на ст. Портъ-Артуръ не было исполнено, и проектами и смѣтами постройки онѣ не предполагались къ устройству. А, между тѣмъ, съ самаго же начала эксплоатаціи, съ конца лѣта 1903 года, стали происходить войсковые маневры и потребовались платформы и какіе-нибудь воинскіе разгрузочно-посадочные пункты, такъ какъ загромождать станцію пассажирскую было совершенно неудобно для обѣихъ сторонъ (т.-е. для движенія пассажирскаго и воинскаго). Однако, къ осуществленію этихъ обустройствъ никакихъ особыхъ мѣръ не принималось, и, повидимому, у во-

еннаго вѣдомства и Эксплоатаціоннаго Управленія не существовало на этотъ счетъ даже опредѣленныхъ плановъ.

Что касается вѣтви Та-фа-шинъ—Таліенванъ, то здѣсь работы еще не были закончены, какъ по устройству полотна (недоборъ выемокъ), такъ на самой ст. Таліенванъ, гдѣ пока были еще зданія временнаго типа и лишь частью постоянныя. А, между прочимъ, здѣсь должна была быть размѣщена часть пограничной стражи, ведущая охрану дороги.

Узловая станція главной линіи Нань-чуань-линь, отъ которой отходила вѣтвь на Портъ-Артуръ, была вполнѣ закончена.

Такимъ образомъ, самыми крупными работами здѣсь на южномъ участкѣ пути, которыя предстояло производить въ порядкѣ достройки—эксплоатаціи, были мосты.

Надо отмѣтить, что данныя о бассейнахъ, послужившія строительному управленію къ расчету количества мостовыхъ отверстій при пріемкѣ въ эксплоатацію, не предъявлялись и не предъявлялось даже проектныхъ вѣдомостей и только предположено было дать эксплоатаціи вѣдомость исполненныхъ работъ и чертежи къ нимъ.

Поэтому обслѣдованія приходилось вести по натурѣ, главнымъ образомъ, по слѣдамъ, оставленнымъ въ горныхъ оврагахъ проходящими высокими водами. Впрочемъ, эта довольно кропотливая работа дала результаты, какъ потомъ удалось установить изъ центральныхъ управленскихъ архивовъ, близкіе къ первоначальнымъ проектамъ постройки.

Вслѣдствіе сего вопросъ о значительномъ количествѣ недодѣлокъ по искусственнымъ сооруженіямъ, первоначально вызвавшій разногласіе между управленіями, впослѣдствіи, осенью 1903 года, былъ согласованъ, и уже были начаты работы по заготовкѣ камня съ тѣмъ, чтобы съ весны приступить въ широкомъ масштабѣ къ исполненію этихъ сооруженій. Пріемка работъ отъ строителя гор. Дальняго въ эксплоатацію производилась въ такомъ порядкѣ: сама станція принята лѣтомъ 1903 года. Зданія и портовыя устройства передавались крайне медленно и съ большими треніями, вслѣдствіе того, что Строительное Управленіе все время разсчитывало склонить Правленіе въ Петербургѣ къ тому рѣшенію, чтобы этой передачи не дѣлать, пока еще строительство будетъ производить свои построечныя работы.

Такъ какъ, однако, эксплоатаціонные агенты прибывали, и эксплоатаціонныя задачи перевозокъ стали доминировать надъ всѣмъ, то Управляющій дорогою настоятельно требовалъ скорѣйшей передачи зданій и портовыхъ сооруженій въ эксплоатацію.

Хлопоты въ Правленіи завершились распоряженіемъ послѣдняго—передать желѣзной дорогѣ все, что ей необходимо.

Осенью началась пріемка зданій, учетъ недодѣлокъ, составленіе передаточныхъ актовъ и т. п.,—все то, чего доселѣ избѣгало Строительное Управленіе. Такимъ образомъ, квартирный вопросъ о размѣщеніи агентовъ эксплоатаціи сталъ урегулироваться и также урегулировался еще болѣе важный въ ту пору вопросъ для желѣзной дороги—о владѣніи молами, путями въ порту и пакгаузами для склада чаевъ и бобовъ.

Все это постепенно было принято и поступило въ вѣдѣніе участка службы пути Китайской Восточной желѣзной дороги.

Большинство зданій г. Дальняго было устроено на рѣдкость хорошо: комфортабельное размѣщеніе внутри, въ два свѣта, типа коттеджей, изящная стройка снаружи, садики и каменныя ограды,—все это плѣняло глазъ, рисовало художественный вкусъ строителей и выгодно оттѣняло эти зданія отъ обычныхъ желѣзнодорожныхъ построекъ. Но зато зданія для низшихъ служащихъ имѣли казарменный характеръ и проигрывали примитивностью своего внутренняго устройства передъ описанными выше особняками, въ которыхъ чувствовался уютъ. Здѣсь, очевидно, сказалось два разныхъ типа строителей.

Пакгаузы и молы были также прекрасно устроены и отвѣчали тогдашнимъ задачамъ перевозокъ.

Набережная— во многомъ была не готова, не засыпана.

Путей же въ порту было совсѣмъ недостаточно, да и площадь для нихъ, подготовляемая частью съемомъ, частью засыпкою, еще не была закончена. Поэтому потребовалось срочно уложить до 9 временныхъ путей, чтобы принять составъ ж.-д поѣздовъ, подготовляемыхъ подъ нагрузку.

Самой станціи Дальній— въ общепринятомъ смыслѣ какъ пассажирскаго зданія и путей—не существовало, имѣлись лишь временныя оборудованія и въ срочномъ порядкѣ производилась разработка большой выемки—для развитія путей и для устройства вокзала.

Строительное Управленіе никакъ не хотѣло эти крупныя работы передавать въ исполненіе эксплоатаціи и по этому поводу еще шли переговоры обоихъ управленій съ Правленіемъ въ Петербургѣ.

Эксплоатаціонные поѣзда сразу оживили и городъ, и портъ.

Потянулись грузы съ сѣвера и на сѣверъ.

Желѣзная дорога и пароходство взаимно дополняли другъ-друга и тѣсно связывались въ единый коммерческій организмъ. Особенно показательно было

сразу открывшееся движеніе чайныхъ грузовъ и движеніе пассажировъ, путешествующихъ въ Европу.

Красивы и комфортабельны были пассажирскіе пароходы О-ва К. В. ж. д. и поѣзда—экспрессы.

Пароходы связали Дальній съ Японіей и Шанхаемъ, а поѣзда курсировали безъ пересадки до Иркутска.

Эти пароходы и экспрессы, по комфорту и удобствамъ не уступавшіе лучшимъ европейскимъ образцамъ того времени, не имѣли вычурной роскоши свойственной вагонамъ Международнаго Общества, и во многомъ превосходили курьерскіе поѣзда Россійской сѣти желѣзныхъ дорогъ.

Залитые электричествомъ, мчащіеся по странѣ, еще такъ недавно не вѣдавшей желѣзныхъ дорогъ, эти поѣзда производили волшебное чарующее впечатлѣніе.

Въ августѣ 1903 года появились одновременно на русскомъ, англійскомъ и китайскомъ языкахъ слѣдующія объявленія Общества Китайской Восточной ж. д., свидѣтельствующія о чисто-коммерческомъ взглядѣ Общества на свои задачи.

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

Съ открытіемъ прямого сообщенія отъ и до станцій русскихъ и Китайской Восточной желѣзныхъ дорогъ, а черезъ посредство первыхъ и съ Западной Европой, для пассажировъ, ѣдущихъ изъ центровъ Западной Европы въ Китай и Японію, открылся новый путь, представляющій незамѣнимыя удобства.

Комфортабельно устроенные поѣзда экспрессы, состоящіе изъ спальныхъ вагоновъ I и II классовъ, новаго типа, снабжены вагонами-ресторанами и прочими удобствами, какія только можетъ предоставить современная техника.

Кромѣ того, новый путь и въ экономическомъ отношеніи даетъ значительныя сбереженія времени и денегъ, что въ наше время, при девизѣ: «время —деньги», вдвойнѣ важно.

Сбереженія эти видны изъ нижеслѣдующихъ сопоставленій стоимости проѣзда въ I классѣ и времени въ пути отъ Лондона до Шанхая разными путями.

Черезъ	Александровъ, Москву, Дальній.		Бриндизи или Суэцкій каналъ.		Канада, Квебекъ, Ванкуверъ.	
	Стоимость проѣзда въ руб.	Время въ пути (сутокъ)	Стоимость проѣзда въ руб.	Время въ пути (сутокъ)	Стоимость проѣзда въ руб.	Время въ пути (сутокъ).
Отъ Лондона до Шанхая	496 р. 17 к.	18–19	742—780	31–32	637—707	31–33

Примѣчаніе. Въ стоимость проѣзда включены также и расходы на продовольствіе не только на пароходахъ, но и на желѣзныхъ дорогахъ, считая, на основаніи опыта, по 6 рублей въ сутки на одного человѣка (1-го класса).

Уже изъ этого объявленія видно, какъ далека еще была дорога въ этотъ моментъ отъ предвидѣнія новой военной невзгоды, которая готовилась надъ ней разразиться и надолго оторвать ее отъ мирной культурной работы.

Нападеніемъ японцевъ въ ночь съ 8 на 9 февраля (нов. ст.) 1904 года на русскую эскадру въ Портъ-Артурѣ началась русско-японская война, въ которой на долю молодой Китайской Восточной желѣзной ж. д. выпала столь отвѣтственная и трудная роль.

Рамки настоящаго обзора не позволяютъ остановиться сколько-нибудь подробно на исторіи нашихъ отношеній съ Японіей въ до-военный періодъ.

Вновь отсылая интересующихся этимъ вопросомъ читателей къ прекрасно во всѣхъ отношеніяхъ составленной и уже цитированной выше книгѣ Б. Глинскаго: «Прологъ русско-японской войны» («Историческій Вѣстникъ» 1914 г.), мы ограничимся здѣсь лишь напоминаніемъ той приведенной выше части доклада С. Ю. Витте (см. стр.), гдѣ онъ пророчески вѣрно предостерегалъ противъ всякой агрессивности по отношенію къ Японіи, и безъ того кровно задѣтой уже нашимъ выступленіемъ послѣ Симоносекскаго мира на Ляодунскомъ полуостровѣ.

Въ заключеніе настоящей главы умѣстно привести нѣкоторыя подробности трогательнаго разставанія распадавшейся семьи строителей дороги съ бывшими руководителями А. І. Юговичемъ и С. В. Игнаціусомъ, въ связи съ переходомъ Китайской Восточной ж. д въ вѣдѣніе Эксплоатаціоннаго Управленія.

Дабы почтить ихъ многотрудную дѣятельность рѣшено было учредить ихъ именныя стипендіи при харбинскихъ желѣзнодорожныхъ учебныхъ заведеніяхъ, а имъ лично поднести художественные альбомы и почетные адреса.

Во исполненіе этихъ рѣшеній было собрано 26,000 р. и выработаны положенія о стипендіяхъ: одной имени А. І. Юговича при Харбинскомъ Коммерческомъ училищѣ и другой—имени С. В. Игнаціуса при техническомъ училищѣ. Текстъ этихъ положеній, получившихъ утвержденіе министра финансовъ, въ обоихъ случаяхъ гласилъ:

ПОЛОЖЕНІЕ

о стипендіи имени Главнаго Инженера по сооруженію Китайской Восточной ж. д. надворнаго совѣтника Александра Іосифовича Юговича въ Харбинскомъ Коммерческомъ училищѣ.

1) Въ память сооруженія Китайской Восточной желѣзной дороги учреждается въ Харбинскомъ Коммерческомъ училищѣ стипендія имени Главнаго Инженера по сооруженію этой дороги Александра Іосифовича Юговича.

2) Стипендія эта обезпечивается собраннымъ между агентами Китайской Восточной желѣзной дороги капиталомъ въ суммѣ 13,000 рублей, заключающимся во вкладѣ въ Русско-Китайскій Банкъ (№ 4 билета на 13,000 рублей Русско-Китайскаго Банка).

3) Проценты съ означеннаго капитала, за удержаніемъ государственнаго налога, употребляются на содержаніе и обученіе въ означенномъ училищѣ одного ученика, выборъ котораго зависитъ отъ личнаго усмотрѣнія А. І. Юговича пожизненно, а послѣ его смерти право это переходитъ къ его наслѣдникамъ по закону или по завѣщанію.

4) Стипендія выдается во все время прохожденія ученикомъ курса училища, но за малоуспѣшность или дурное поведеніе ученикъ можетъ быть лишенъ стипендіи по постановленію Совѣта училища, каковая стипендія въ такомъ случаѣ назначается другому по выбору А. І. Юговича».

Адресъ, поднесенный А. І. Юговичу на прощальномъ чествованіи, гласилъ:

«Глубокоуважаемый Александръ Іосифовичъ.

Семь лѣтъ тому назадъ съ небольшой горстью своихъ сотрудниковъ Вы начали огромный трудъ по сооруженію Китайской Восточной желѣзной дороги и несмотря на всѣ, повидимому, непреодолимыя затрудненія,—работу при незнакомыхъ условіяхъ среди чуждаго и недовѣрчиваго къ европейской культурѣ народа, несмотря на ежегодную борьбу съ разнаго рода эпидеміями, вызывавшими панику среди рабочихъ и населенія, несмотря на китайскія волненія, во время которыхъ линія была разрушена и работы пріостановлены,—несмотря на всѣ эти препятствія, Вы блестяще выполнили это грандіозное сооруженіе, и 1 іюля сего года на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ была объявлена правильная эксплоатація.

За эти семь лѣтъ, благодаря Вашимъ трудамъ и мудрому справедливому, глубоко гуманному управленію разнохарактернымъ населеніемъ въ пустынной мѣстности, не видавшей раньше европейцевъ и не имѣвшей сношеній съ остальнымъ міромъ, выросли многолюдные города и селенія и развивается нынѣ жизнь, вызвавшая необходимость сложной администраціи, постояннаго суда и другихъ культурныхъ установленій. Въ продолженіе этихъ семи лѣтъ работали мы подъ Вашимъ руководствомъ, всегда находя у Васъ неизмѣнное и горячее участіе къ нашимъ трудамъ, помощь въ затрудненіяхъ и заботу о всѣхъ нашихъ нуждахъ.

Глубокое удивленіе передъ колоссальной задачей, выполненной Вами, благодарность за Ваше къ намъ отношеніе и безпредѣльное уваженіе къ Вашимъ

трудамъ и личнымъ качествамъ вызвало среди насъ, бывшихъ сослуживцевъ и подчиненныхъ, единодушное желаніе увѣковѣчить память о Васъ въ оставляемомъ Вами краѣ учрежденіемъ въ Харбинскомъ Коммерческомъ училищѣ стипендіи Вашего имени.

Представляя проектъ учрежденія означенной стипендіи и собранный нами капиталъ въ суммѣ 13,000 рублей, мы покорно просимъ Васъ принять это, какъ выраженіе нашей безграничной къ Вамъ благодарности, нашего искренняго къ Вамъ уваженія и любви за все сдѣланное Вами для насъ.

Да будетъ имя Ваше уже со школьной скамьи извѣстно будущимъ дѣятелямъ края, какъ примѣръ доблестнаго служенія родинѣ и беззавѣтной преданности долгу».

Адресъ, поднесенный тогда же С. В. Игнаціусу, былъ составленъ въ не менѣе прочувствованныхъ выраженіяхъ, а именно:

«Глубокоуважаемый
Сергѣй Владиміровичъ.

Неутомимая и плодотворная дѣятельность Ваша по постройкѣ Китайской Восточной желѣзной дороги на посту Замѣстителя Главнаго Инженера, приведшая къ желанному исходу—сдачѣ дороги въ эксплоатацію, представляетъ намъ пріятный долгъ привѣтствовать Васъ, какъ руководителя, и обязываетъ ознаменовать этотъ фактъ дѣломъ, связаннымъ съ Вашимъ именемъ.

Безпристрастный наблюдатель, прослѣдившій отъ начала до конца всю дѣятельность Вашу въ Маньчжуріи, не будетъ отрицать, что съ Вашимъ именемъ связывается свѣтлое представленіе о силѣ ума, твердости воли и вѣрности долгу.

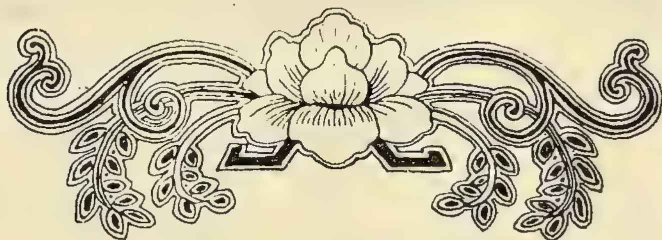
Рѣдкое единодушіе въ руководствѣ отвѣтственнымъ и труднымъ дѣломъ бывшее между Вами и нашимъ Главнымъ Инженеромъ, служило всегда и для насъ всѣхъ примѣромъ должнаго отношенія къ дѣлу и, вмѣстѣ съ тѣмъ, очевиднымъ доказательствомъ и залогомъ успѣха въ работѣ, въ которой каждый изъ насъ принималъ посильное участіе.

На всемъ созданномъ въ Харбинѣ и Маньчжуріи останется навсегда печать Вашего ума и энергіи, которые и дальше, въ виду Вашего рѣшенія продолжать здѣсь службу, будутъ проявлять себя на пользу и славу русскаго дѣла.

Нынѣ, въ ознаменованіе блестящаго конца порученнаго Вамъ дѣла, мы всѣ, воодушевляемые глубокимъ уваженіемъ къ Вашимъ личнымъ качествамъ

и благодарностью за Ваше къ намъ отношеніе, порѣшили единодушно увѣковѣчить память о Васъ въ Маньчжуріи учрежденіемъ въ Харбинскомъ Техническомъ училищѣ стипендіи Вашего имени.

Проектъ положенія и сумму въ 13,000 рублей при семъ прилагаемъ съ покорной просьбой благосклонно принять».



Глава XI*).

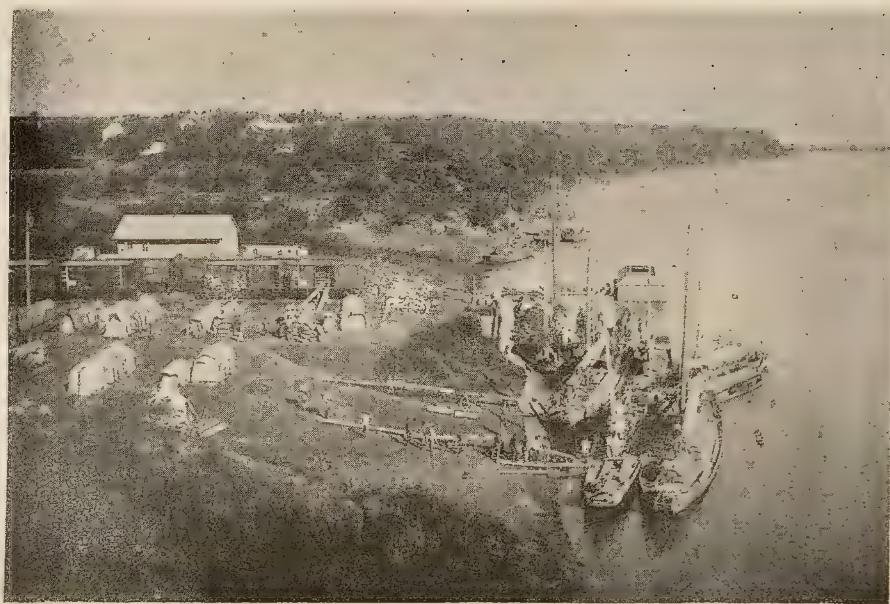
Значеніе и роль Кит. Вост. жел. дор. въ періодъ русско-японской войны.—Описанія барона Теттау.—Отношеніе мѣстныхъ китайскихъ властей и населенія.—Работа агентовъ дороги въ сферѣ военныхъ дѣйствій.—Взглядъ на Кит. Вост. жел. дор. генерала Куропаткина.

Война 1904 года застала нашу дальневосточную окраину совершенно неподготовленной и слабо защищенной малочисленной арміей, достаточной вначалѣ лишь для чисто-пассивной обороны. Подкрѣпленія изъ метрополіи должны были совершать девятитысячный переѣздъ по Великому Сибирскому рельсовому пути, конечнымъ звеномъ котораго являлась Китайская Восточная желѣзная дорога.

Изъ предыдущаго изложенія можно видѣть, что этой дорогѣ къ началу войны пришлось не только мобилизоваться, какъ бываетъ со всякой дорогой, призванной быть средствомъ войны, но, во-первыхъ, достраиваться, заканчивать свое еще не готовое оборудованіе, а, во-вторыхъ, одновременно, развиваться въ отношеніи пропускной и провозной способностей до высшаго предѣла одноколейной дороги; кромѣ того, находясь на самомъ театрѣ военныхъ дѣйствій, она должна была немедленно же принять на себя заботы объ удовлетвореніи всякихъ потребностей арміи и ея учрежденій; наконецъ, соорудить фортификаціонныя постройки для собственной своей безопасности; а ея охранныя войска

---

*) Въ основаніе этой главы положенъ весьма цѣнный трудъ К. Дружинина «Очеркъ дѣятельности Китайской Восточной желѣзной дороги во время русско-японской войны».



老少溝卸貨處

Перевалочная Пристань Лаошаогоу.
The re-shipping pier of Laoshagoo.

齊齊哈爾車站圖

Станція Цицикаръ. The station Tsitsikar.

принимали даже непосредственное участіе въ военныхъ дѣйствіяхъ. Словомъ, въ данномъ случаѣ имѣла мѣсто не только мобилизація въ общепринятомъ смыслѣ этого слова, но совершенно особая боевая работа, которую врядъ ли исполняла, или будетъ исполнять когда-нибудь какая-либо другая желѣзная дорога.

Для приведенія Кит. Вост. жел. дор. въ состояніе, при коемъ возможно было успѣшное выполненіе упомянутыхъ задачъ и въ зависимости отъ хода событій на театрѣ войны, Военнымъ Вѣдомствомъ предъявлялись къ Китайской Восточной желѣзной дорогѣ самыя широкія требованія, по коимъ процессъ усиленія дороги обнимаетъ весь періодъ кампаніи, а такъ какъ на дорогѣ пришлось въ то же время производить срочныя работы по оставшимся на ней недодѣлкамъ, которыя, согласно плану достройки, надлежало закончить въ 1904 году, то доведеніе дороги до требовавшихся Военнымъ Вѣдомствомъ заданій само по себѣ составляло не только сложную, но исключительную по трудности задачу.

Къ началу 1904 года Китайская Восточная желѣзная дорога могла пропускать въ сутки до 7-ми паръ поѣздовъ всѣхъ видовъ. Въ январѣ того же года было объявлено Высочайшее повелѣніе о спѣшномъ доведеніи ея провозоспособности на западномъ и восточномъ участкахъ до 7 паръ воинскихъ поѣздовъ, а на южномъ—до 14 или, въ крайнемъ случаѣ, хотя бы до 12 паръ воинскихъ поѣздовъ.

Для обезпеченія пропуска вышеупомянутаго количества воинскихъ поѣздовъ необходимо было, чтобы, помимо ихъ, дорога могла пропускать еще 3—4 пары поѣздовъ въ день (пассажирскихъ, хозяйственныхъ, факультативныхъ и такъ далѣе), а потому, для доведенія провозной способности магистрали Китайской Восточной желѣзной дороги до указанныхъ нормъ надлежало соотвѣтственно усилить общую провозную способность главной линіи дороги до 10 паръ поѣздовъ и южной—до 16 паръ поѣздовъ въ сутки, для чего требовалось устройство новыхъ разъѣздовъ, укладка дополнительныхъ путей и увеличеніе подвижного состава. Такъ какъ для скорѣйшаго осуществленія этихъ мѣръ необходимо было экстренно выслать на линію потребные укладочные матеріалы и подвижной составъ и, такъ какъ слѣдованіе помянутыхъ предметовъ въ Маньчжурію наравнѣ со всѣми прочими перевозками, находилось въ зависимости отъ Военнаго Вѣдомства, то, для обезпеченія своевременнаго выполненія настоящей задачи, необходимо было согласовать дѣятельность Министерства Финансовъ, Путей Сообщенія и Военнаго. Образованное съ этой цѣлью особое, подъ предсѣдательствомъ члена Государственнаго

Совѣта инженеръ-генерала Н. П. Петрова, Совѣщаніе, обсудивъ въ цѣломъ рядѣ засѣданій мѣры, необходимыя для скорѣйшаго доведенія Китайской Восточной желѣзной дороги до вышеприведенныхъ заданій, а равно до нормъ, соотвѣтствовавшихъ дальнѣйшимъ требованіямъ Военнаго Вѣдомства, установило послѣдовательно три очереди работъ по усиленію дороги, согласно коимъ провозная и пропускная способность ея подлежали доведенію до слѣдующихъ размѣровъ:

Пропускная способность.	Очереди: I	II	III
	Число паръ поѣздовъ.		
Западная линія	8	10	16
Восточная линія	8	10	15
Южная линія	13	16	19

Провозная способность.	Очереди: I		II		III	
	Число паръ поѣздовъ.					
	Воинск.	Всего.	Воинск.	Всего.	Воинск.	Всего.
Западная линія	5	7	7	9	7	10
Восточная линія	5	7	7	9	—	—
«Харбинъ—Имяньпо»	—	—	—	—	4	12
«Имяньпо—Пограничная»	—	—	—	—	4	7
Южная линія	9	12	12	15	13	17

Выработанныя Правленіемъ, согласно сужденіямъ Особаго Совѣщанія расцѣночныя вѣдомости работъ по тремъ означеннымъ очередямъ предусматривали устройство 58 новыхъ разъѣздовъ на главной линіи дороги и 41—на южной, усиленіе нѣкоторыхъ изъ имѣющихся станцій и разъѣздовъ путемъ укладки на нихъ добавочныхъ путей, усиленіе водоснабженія, развитіе ремонтныхъ мастерскихъ, подвѣска дополнительныхъ телеграфныхъ проводовъ, устройство электрожезловой системы сигнализаціи, возведеніе дополнительнаго количества станціонныхъ и путевыхъ построекъ и проч. Хотя Правленіе Общества своевременно приняло мѣры по заказу и передачѣ съ русской сѣти

на Китайскую Восточную желѣзную дорогу необходимаго количества подвижного состава, укладочныхъ матеріаловъ и прочихъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей *), но, при доставкѣ означенныхъ предметовъ на мѣсто, пришлось считаться съ громадными трудностями, какъ въ виду загруженности Сибирской желѣзной дороги воинскими перевозками, такъ и вслѣдствіе недостаточной провозоспособности Забайкальскаго участка и неблагопріятныхъ условій переправы черезъ Байкалъ. Несмотря на принятыя общими усиліями мѣры къ ускоренію доставки на Китайскую Восточную желѣзную дорогу необходимаго количества подвижного состава путемъ отправки вагоновъ подъ грузомъ, предназначеннымъ для перевозки на Дальній Востокъ, а большей части паровозовъ—въ горячемъ состояніи, передача подвижного состава производилась настолько медленно, что къ маю 1904 года, т.-е. въ теченіе трехъ мѣсяцевъ, изъ числа предназначенныхъ къ командированію на Китайскую Восточную желѣзную дорогу съ русской сѣти для усиленія I-ой и II-ой очереди 225 паровозовъ удалось передать на линію всего лишь 33 паровоза. Еще въ менѣе благопріятныхъ условіяхъ находилась доставка въ Маньчжурію необходимыхъ для усиленія Китайской Восточной желѣзной дороги матеріаловъ, для перевозки которыхъ требовалось слишкомъ 2,500 вагоновъ, не считая громаднаго количества прочихъ предметовъ, необходимыхъ для самой эксплоатаціи дороги. Слѣдованіе означенныхъ грузовъ производилось по установленнымъ Военнымъ Вѣдомствомъ особымъ планамъ перевозки на Дальній Востокъ, и на всѣ настоятельныя ходатайства Правленія Общества и бывшаго Министра Финансовъ, Статсъ-Секретаря Коковцова, объ оказаніи содѣйствія къ скорѣйшей перевозкѣ необходимыхъ для дороги грузовъ, Военное Министерство неизмѣнно заявляло, что, при всемъ сознаніи важности даннаго вопроса, оно лишено возможности сдѣлать что-либо, въ виду необходимости комбинированія отправокъ потребныхъ дорогѣ матеріаловъ со срочною перевозкою людей и грузовъ для настоятельныхъ потребностей дѣйствующей арміи, Морского Вѣдомства и Краснаго Креста, а также для удовлетворенія нуждъ населенія мѣстностей, объявленныхъ на военномъ положеніи.

Къ указаннымъ затрудненіямъ присоединились весьма частые случаи задержки въ пути отправленныхъ уже грузовъ дороги, вызывающіе значительное запозданіе ихъ противъ установленныхъ для сего сроковъ, съ которыми Правленіе и Управляющій дорогою соображались при своихъ предположеніяхъ по

---

*) Въ общей сложности на Китайскую Восточную желѣзную дорогу для ея усиленія по тремъ указаннымъ очередямъ должно было быть доставлено въ возможно кратчайшій срокъ 355 паровозовъ, 6,755 товарныхъ вагоновъ и платформъ, 381½ верстъ рельсовъ со скрѣпленіями, 1,111 стрѣлокъ, не считая прочихъ матеріаловъ и принадлежностей.

усиленію дороги и по удовлетворенію эксплоатаціонныхъ нуждъ, а также постоянныя нарушенія постепенности поступленія означенныхъ грузовъ на дорогу, часто лишавшія мѣстную администрацію возможности пользоваться для работъ даже полученными матеріалами. Принимая всѣ зависящія отъ него мѣры къ возможно лучшему использованію предоставленнаго для перевозки грузовъ дороги подвижного состава, Правленіе Общества, между прочимъ, примѣняло для перевозокъ сочетаніе легковѣсныхъ грузовъ съ тяжеловѣсными, прибѣгало къ пересылкѣ грузовъ вмѣстѣ съ войсковыми обозами (повозками и двуколками) при посредствѣ устройства особаго досчатаго приспособленія на платформахъ, на коихъ слѣдовали означенные обозы *), дѣлались попытки къ пересылкѣ грузовъ морскимъ путемъ; были приложены всѣ старанія къ тому, чтобы тѣ изъ работъ, кои представлялось возможнымъ выполнить находящимися въ наличности средствами, производились безотлагательно и развивались въ соотвѣтствіи съ послѣдовательнымъ поступленіемъ матеріаловъ на линію.

Несмотря на значительную задержку въ доставкѣ необходимыхъ для усиленія матеріаловъ и подвижного состава, пропускную способность дороги удалось уже въ апрѣлѣ мѣсяцѣ 1904 года довести до заданій первой очереди, засимъ, съ 7-го іюня того же года, на западной линіи дороги былъ введенъ графикъ въ 11 паръ поѣздовъ, что превышало заданія 2-й очереди (10 паръ), а къ октябрю того же года дорога была готова на всемъ протяженіи къ введенію графика, соотвѣтствовавшаго заданіямъ 3-й очереди, благодаря чему дорога во всякій моментъ принимала и передавала далѣе безъ отказа все, что поступало на нее съ Забайкальской дороги, производя, одновременно съ симъ, громадныя мѣстныя перевозки; администраціи дороги приходилось даже неоднократно отмѣнять назначенные поѣзда, за неприбытіемъ на ст. Маньчжурія по Забайкальской дорогѣ предусмотрѣнныхъ планами перевозокъ воинскихъ поѣздовъ.

Тѣмъ не менѣе, Военное Вѣдомство не ограничивалось заявленными ранѣе требованіями усиленія Китайской Восточной желѣзной дороги и настоятельно требовало дальнѣйшаго постепеннаго ея усиленія.

Такъ какъ предѣльная пропускная способность однопутныхъ желѣзныхъ дорогъ составляетъ 18 паръ поѣздовъ всѣхъ наименованій въ сутки и дальнѣйшее усиленіе таковыхъ разъѣздами не достигаетъ цѣли, ухудшая лишь условія эксплоатаціи,—то вышеуказанныя требованія, поскольку они превы-

*) Послѣднимъ способомъ удалось отправить свыше 200,000 пудовъ различныхъ грузовъ Китайской Восточной желѣзной дороги.

шали означенное заданіе общей пропускной способности дороги (18 паръ поѣздовъ), могли быть удовлетворены лишь при условіи постройки на ней второго пути, что, по разсмотрѣніи этого вопроса въ связи съ общимъ проектомъ сооруженія второго пути и на Сибирской желѣзной дорогѣ, признано было совершенно неосуществимымъ въ сколько-нибудь близкомъ будущемъ *). Поэтому, въ цѣляхъ возможнаго удовлетворенія предъявленныхъ вновь Военнымъ Вѣдомствомъ требованій, было рѣшено принять всѣ мѣры къ усиленію К. В. ж. д. до высшихъ заданій, доступныхъ одноколейной дорогѣ.

Въ связи съ этимъ былъ исполненъ рядъ новыхъ работъ по развитію станціонныхъ путей, по постройкѣ вѣтокъ и проч., произведены новые заказы матеріаловъ, приняты мѣры къ снабженію дороги дополнительнымъ подвижнымъ составомъ, по увеличенію скорости поѣздовъ и пр. Благодаря этимъ мѣрамъ въ январѣ 1905 года на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ былъ введенъ графикъ въ 21 четный и 18 нечетныхъ поѣздовъ; съ установленіемъ его дорога могла пропускать въ направленіи отъ ст. Маньчжурія до конечнаго пункта южной линіи по 18 поѣздовъ въ сутки, не считая факультативныхъ.

Такимъ образомъ, менѣе чѣмъ въ теченіе года Китайская Восточная желѣзная дорога была усилена втрое.

Если принять во вниманіе тѣ условія, при которыхъ производилось означенное усиленіе: а) задержки и нерегулярность въ доставкѣ матеріаловъ и подвижного состава, б) трудность развозки ихъ по линіи при томъ усиленномъ воинскомъ движеніи, которое все время на ней происходило, в) обремененность желѣзнодорожнаго персонала заботами, связанными съ означеннымъ движеніемъ, г) необходимость одновременно производить работы по достройкѣ дороги и проч., то нельзя не признать достигнутые результаты выдающимися.

Такъ какъ быстро возраставшее на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ воинское движеніе вызвало громадную потребность въ топливѣ, то параллельно съ усиленіемъ дороги Обществу представилось необходимымъ обезпечить ее потребнымъ количествомъ угля и дровъ. Былъ намѣченъ цѣлый рядъ мѣръ, направленныхъ къ развитію производительности существующихъ въ районѣ дороги копей, къ открытію и устройству новыхъ, къ обезпеченію вывоза угля изъ этихъ копей на линію дороги, путемъ устройства подъѣздныхъ путей, и къ усиленію запасовъ угля и дровъ посредствомъ выдачи заказовъ мѣстнымъ поставщикамъ. Въ самомъ началѣ военныхъ дѣйствій мѣстной адми-

*) Подробныя соображенія по этому предмету приведены въ журналѣ состоявшагося 29-го ноября 1904 года Особаго Совѣщанія изъ б. Намѣстника Дальняго Востока и Министровъ Финансовъ, Путей Сообщенія и Военнаго.

нистраціи, во избѣжаніе потери значительнаго запаса угля, находившагося въ складахъ дороги въ Портъ-Артурѣ, Дальнемъ и Инкоу, удалось экстренно вывезти и развезти по линіи 3.400.000 пудовъ угля изъ этого запаса. Для обезпеченія движенія на западномъ участкѣ дороги, отапливаемомъ углемъ, были приняты мѣры къ возможно широкому развитію добычи на расположенныхъ въ районѣ этого участка Чжалайнорскихъ копяхъ. Добычу, составлявшую здѣсь къ началу войны 4 милліона пудовъ въ годъ, удалось, путемъ устройства новыхъ шахтъ и оборудованія второй копи, постепенно довести до 30 милліоновъ пудовъ, чѣмъ не только удовлетворялись потребности помянутаго участка, но была обезпечена даже возможность отпускать отсюда уголь для нуждъ Забайкальской дороги.

Въ цѣляхъ удовлетворенія потребности въ топливѣ южной линіи была усилена добыча китайскимъ способомъ угля на Фушуньскихъ копяхъ, а для дальнѣйшаго развитія добычи европейскимъ способомъ приступлено къ устройству шахтъ и къ вскрышѣ, но работы эти были прерваны вслѣдствіе занятія копей японцами. Одновременно было обращено вниманіе на разработку копей близъ ст. Чантофу, добыча на коихъ доведена до 3.600,000 пудовъ въ годъ; близъ станціи Куаньченцзы изслѣдованы два угольныхъ мѣсторожденія, гдѣ производилась добыча угля при помощи китайскихъ шахтъ въ количествѣ 100,000 пудовъ въ мѣсяцъ; было открыто мѣсторожденіе на восточной линіи близъ ст. Уцзими и т. д.

Въ цѣляхъ обезпеченія своевременнаго поступленія угля съ копей на дорогу, Обществомъ построены ширококолейныя вѣтви съ запасными путями къ Фушуньскимъ копямъ (около 60 верстъ) и къ мѣсторожденію близъ Чантофу (11 верстъ), а также дековилевскій путь къ копямъ въ Куаньченцзы (28 верстъ).

Для снабженія топливомъ восточной линіи и тѣхъ участковъ западной и южной, которые отапливались дровами, Управленіемъ дороги производилась усиленная разработка лѣсныхъ площадей на восточной линіи.

Принятіемъ вышеуказанныхъ мѣръ удалось не только достигнуть обезпеченія въ теченіе всего періода войны потребностей усиленнаго воинскаго движенія, несмотря на то, что оно было развито сразу, почти безъ подготовки до громадныхъ размѣровъ, которые засимъ прогрессивно возрастали,—но и удовлетворить всѣ прочія насущныя нужды въ топливѣ, какъ самой дороги, ея служащихъ и Заамурскаго Округа, такъ и расположенныхъ въ районѣ линіи частей и учрежденій Военнаго Вѣдомства.

Для болѣе полной оцѣнки работы К. В. ж. д. въ отношеніи воинскихъ перевозокъ необходимо остановиться на общихъ условіяхъ ея дѣятельности, сопоставивъ ихъ, между прочимъ, съ тѣми, при которыхъ работали другія звенья коммуникаціонной линіи—Сибирская и Забайкальская желѣзныя дороги.

Пролегая на самомъ театрѣ военныхъ дѣйствій, К. В. ж. д., въ отличіе отъ названныхъ двухъ дорогъ, главная работа которыхъ заключалась въ пропускѣ сквозныхъ эшелонныхъ поѣздовъ, должна была не только исполнять эту работу, но и удовлетворять громаднымъ требованіямъ въ отношеніи мѣстныхъ воинскихъ перевозокъ. Въ то время, какъ упомянутыя дороги обязаны были передавать лишь то количество поѣздовъ,которое заблаговременно устанавливалось и вполнѣ соотвѣтствовало ихъ провозной и пропускной способности въ данное время, Китайская Восточная желѣзная дорога, исполняя экстренно предъявляемыя къ ней требованія, принуждена была работать очень часто черезъ силу, а такая форсированная дѣятельность, несомнѣнно, отражалась неблагопріятно затрудняя правильное производство ея эксплоатаціи. Естественнымъ послѣдствіемъ подобнаго положенія вещей являлось, между прочимъ, скопленіе на нѣкоторыхъ станціяхъ дороги громаднаго количества подвижного состава, неправильность въ обмѣнѣ вагонами и платформами и т. д. Тяжелое положеніе дороги осложнялось еще тѣмъ, что на ней, какъ на конечномъ звенѣ коммуникаціонной линіи дѣйствующей арміи, производилась разгрузка всего громаднаго количества прибывшихъ для нуждъ арміи грузовъ, высадка войскъ, а также вывозка раненыхъ съ полей битвъ, равно какъ нагрузка и сортировка эвакуируемыхъ больныхъ и раненыхъ. За отсутствіемъ достаточнаго количества складовъ для прибывшихъ грузовъ и помѣщеній для раненыхъ, поѣзда съ тѣми и другими часто стояли подолгу неразгруженными на станціонныхъ путяхъ, замѣняя собою склады и лазареты. Кромѣ того, значительная часть подвижного состава дороги была взята подъ помѣщенія начальниковъ воинскихъ частей и ихъ штабовъ. Вслѣдствіе этого желѣзнодорожныя станціи часто бывали забиты, а главные пункты сосредоточенія войскъ, Харбинъ и Мукденъ, представляли собою пробки, что лишало желѣзнодорожную администрацію возможности въ полной мѣрѣ использовать провозную способность дороги.

Неизбѣжнымъ послѣдствіемъ расположенія Китайской Восточной желѣзной дороги въ самомъ районѣ военныхъ дѣйствій являлась необходимость для желѣзнодорожной администраціи подчиняться массѣ начальствующихъ лицъ; такъ, помимо желѣзнодорожнаго отдѣла Штаба Главнокомандующаго, приходилось считаться съ начальниками военныхъ сообщеній, дорожныхъ управле-

ній и другими. Все это естественно крайне осложняло дѣятельность желѣзнодорожной администраціи, находившейся и безъ того въ напряженномъ до послѣдней степени состояніи, вслѣдствіе боевой обстановки и выпавшей на ея долю громадной и отвѣтственной работы. Положеніе вещей усугублялось еще и тѣми трудными условіями жизни, въ коихъ очутилась большая часть желѣзнодорожныхъ служащихъ, вслѣдствіе выселенія ихъ изъ жилищъ, предоставленныхъ для нуждъ военнаго вѣдомства, въ вагоны, бараки и временныя помѣщенія.

Несмотря на вышеуказанныя условія, не имѣвшія мѣста на Сибирской и Забайкальской дорогахъ, Китайская Восточная ж. д. оказывалась въ состояніи перевозить безъ отказа все предъявлявшееся ей количество людей и грузовъ. Хотя въ первый періодъ войны дорога не избѣгла нареканій со стороны нѣкоторыхъ представителей Военнаго Вѣдомства, но нареканія эти были съ полной несомнѣнностью опровергнуты авторитетными и притомъ посторонними дорогѣ лицами, какъ, напримѣръ, бывшимъ начальникомъ желѣзнодорожнаго отдѣла штаба намѣстника, г.-л. Нидермиллеромъ, который, свидѣтельствуя объ успѣшной работѣ Китайской Восточной ж. д, между прочимъ, заявилъ, что, если и происходило гдѣ разстройство въ дѣлѣ воинскихъ перевозокъ на Дальній Востокъ, то это случалось, во всякомъ случаѣ, не по винѣ нашей дороги. Въ общемъ, же исправное и точное выполненіе Китайскою Восточною ж. д. громадной и отвѣтственной задачи по поддержанію воинскаго движенія, а равно въ высокой степени самоотверженная и искусная работа ея персонала, безъ чего достигнутые результаты были бы немыслимы,—нашли себѣ безпристрастную оцѣнку во многочисленныхъ отзывахъ о ея дѣятельности въ періодъ войны со стороны начальствующихъ лицъ, имѣвшихъ, по своему служебному положенію, возможность близко ознакомиться съ состояніемъ и работою дороги, какъ-то: бывшаго Намѣстника на Дальнемъ Востокѣ, адмирала Алексѣева, Главнокомандующаго генералъ-адъютанта Куропаткина, Министра Путей Сообщенія князя Хилкова, начальника военныхъ сообщеній арміи генералъ-маіора Забѣлина, начальника дорожнаго управленія штаба главнокомандующаго генералъ-маіора Шевалье-де-ля-Серръ и пр.*).

Всѣми названными лицами за Китайской Восточной ж. д. признается то громадное значеніе, которое она имѣла въ дѣлѣ веденія войны. По отзыву На-

*) Телеграммы генералъ-адъютантовъ Алексѣева и Куропаткина и статсъ-секретаря князя Хилкова на имя г. б. мин. фин. отъ 4 іюля и 11 декабря 1904 г. и 19 апрѣля 1905 г. (№№ 21, 3878 и 86), письмо генералъ-маіора Шевалье-де-ля-Серръ Управляющему дорогою отъ 20 апрѣля 1905 года (№ 2378), приказъ генералъ-лейтенанта Забѣлина отъ 20 мая 1905 года № 70.

мѣстника, дорога работала съ полнымъ успѣхомъ и безъ замедленія, результатомъ чего и было, между прочимъ, сосредоточеніе 1-й Маньчжурской арміи на $1^1/_2$ мѣсяца ранѣе, чѣмъ предполагалось. По заявленію генералъ-майора Шевалье-де-ля-Серръ, Китайская Восточная ж. д. играла особенно важную роль почти во всѣхъ выдающихся событіяхъ войны. «Безъ ея непосредственнаго участія немыслимы были бы военныя операціи. Неисправность дороги, недобросовѣстное или халатное отношеніе къ дѣлу служащихъ повлекло бы за собою роковыя послѣдствія. Въ дѣйствительности мы отступили очень благополучно отъ Вафандяна, Дашицяо, Хайчена, Ляояна. Дорога дала возможность спасти грузы, парки, артиллерію, раненыхъ. Служащимъ на дорогѣ приходилось работать зачастую подъ огнемъ непріятеля, работать до послѣдней возможности, когда малѣйшая оплошность могла причинить намъ большую бѣду. Ничего подобнаго не случилось: все, что только было возможно, увезли, подвижной составъ весь былъ спасенъ, всѣ безропотно исполняли приказанія; уходили только тогда, когда это имъ разрѣшалось; каждый торопливо, но спокойно дѣлалъ свое дѣло; столкновенія поѣздовъ, сходовъ съ рельсовъ и другихъ, вполнѣ возможныхъ случайностей при такой нервной и спѣшной работѣ не было. Мнѣ приходилось только удивляться, какъ эти штатскіе люди при такой исключительной обстановкѣ дѣлали общее дѣло, забывая о своей личной безопасности».

Въ томъ же смыслѣ высказался и генеръ-маіоръ Забѣлинъ, отозвавшійся особенно лестно о трудахъ Управляющаго дорогою и его ближайшихъ сотрудниковъ, а генералъ-адъютантъ Куропаткинъ прямо выразилъ, что «въ оцѣнкѣ дѣятельности Китайской Восточной желѣзной дороги не существуетъ двухъ мнѣній» и что «всѣ, начиная съ него», генералъ-адъютанта Куропаткина, «знакомые съ работою желѣзнодорожныхъ чиновъ, во главѣ съ генераломъ Хорватъ, признаютъ таковую самоотверженною и вполнѣ успѣшною, если принять во вниманіе тѣ тяжелыя условія, въ которыхъ эта напряженная дѣятельность совершается». Со своей стороны, статсъ-секретарь князь Хилковъ, успѣвшій во время своихъ двухъ поѣздокъ въ Маньчжурію въ періодъ военныхъ дѣйствій близко ознакомиться съ Китайской Восточной желѣзной дорогой, засвидѣтельствовалъ бывшему Министру Финансовъ, что «Управленіе Китайской Восточной желѣзной дороги въ техническомъ отношеніи ведетъ дѣла дороги блестяще».

Поэтому, если, какъ сказано въ приказѣ Начальника Военныхъ Сообщеній отъ 5 октября минувшаго года (№ 15) по поводу происходившаго въ истекшую кампанію воинскаго движенія «всѣ иностранцы, которые ознакоми-

лись на мѣстѣ съ дѣломъ воинскихъ перевозокъ, дали надлежащую оцѣнку, возбудившую удивленіе въ заграничной прессѣ тому, что было сдѣлано въ столь короткое время, тому образцовому порядку, въ которомъ, несмотря на тяжелую обстановку, совершалось это огромное дѣло», то Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, по справедливости, принадлежитъ во всемъ этомъ самое видное мѣсто.

Вышеизложеннымъ далеко не исчерпываются, однако, всѣ сложныя задачи, выпавшія на долю названной дороги въ теченіе войны.

Доставленныя на театръ войны сотни тысячъ воинскихъ чиновъ, милліоны пудовъ военныхъ грузовъ, многочисленныя полевыя учрежденія, штабы войсковыхъ частей, учрежденія Краснаго Креста и проч. нуждались въ самыхъ необходимыхъ помѣщеніяхъ. Если въ этомъ отношеніи нужды арміи удалось съ успѣхомъ удовлетворить, то этимъ военное вѣдомство въ значительной степени обязано Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, безъ содѣйствія которой эта сторона дѣла, при общемъ недостаткѣ помѣщеній въ районѣ дороги, слабой населенности сѣверной части края, бѣдности его въ строительныхъ матеріалахъ, при суровомъ климатѣ Маньчжуріи, не могла бы быть обезпечена. Желѣзная дорога предоставила для военныхъ нуждъ въ Харбинѣ и, гдѣ это требовалось на линіи, всѣ помѣщенія, какія только имѣлись въ ея распоряженіи, какъ жилыя, такъ и общественныя (мужскую и женскую гимназіи, желѣзнодорожную гостиницу и проч.) и даже служебныя, какъ-то: депо, мастерскія, вокзалы, казармы и т. д., поскольку это не угрожало прямымъ ущербомъ для производившагося движенія. Интересы дороги и ея служащихъ отводились на второй планъ; послѣдніе выселялись изъ своихъ квартиръ въ фанзы, бараки, временныя помѣщенія, часть коихъ пришлось построить вновь; Управленіе дороги отводило подъ помѣщенія военныхъ начальниковъ и ихъ штабовъ въ значительномъ количествѣ также вагоны. Для военныхъ нуждъ приспособлялись незаконченныя еще зданія, а равно рѣчныя баржи и производилась въ широкихъ размѣрахъ постройка новыхъ различныхъ помѣщеній и устройствъ. Дорога же снабжала военныя учрежденія и части топливомъ для отведенныхъ помѣщеній и приготовленія пищи, а также во многихъ случаяхъ и освѣтительными средствами. Содѣйствіе это, при трудности добыть на мѣстѣ дрова и уголь и громадномъ на нихъ спросѣ во время войны, имѣло очень важное значеніе.

Съ сосредоточеніемъ армій въ Маньчжуріи чрезвычайно усилилась потребность въ телеграфныхъ сношеніяхъ, какъ на самомъ театрѣ военныхъ дѣйствій, такъ и съ Россіей. Для удовлетворенія этой потребности имѣ-

вшихся на дорогѣ проводовъ было недостаточно; поэтому Обществомъ въ теченіе войны подвѣшены четыре новыхъ провода, съ предоставленіемъ изъ числа образовавшихся, такимъ образомъ, 9 проводовъ 4-хъ—въ распоряженіе почтово-телеграфнаго вѣдомства для обмѣна депешъ общей корреспонденціи.

Въ виду невозможности подвѣсить всѣ дополнительные провода безъ перемѣны телеграфныхъ столбовъ, дорогѣ пришлось предпринять для этой цѣли постройку второй параллельной линіи столбовъ.

Для выполненія сложной и тяжелой работы по вывозу съ полей битвъ раненыхъ дорогою было оборудовано 8 постоянныхъ и 10 временныхъ санитарныхъ поѣздныхъ составовъ, при чемъ количество послѣднихъ во время боевъ значительно увеличилось. Насколько напряженно приходилось работать дорогѣ въ тяжелые дни боевъ, можно судить по тому, что въ періодъ съ 25 сентября по 11 октября 1904 года съ полей сраженій вывезено въ тылъ раненыхъ и больныхъ 1,026 офицеровъ и 32,306 нижнихъ чиновъ*). Для размѣщенія и сортировки раненыхъ, въ числѣ другихъ, принадлежащихъ дорогѣ въ Харбинѣ и на линіи помѣщеній, приходилось отводить даже Харбинскій вокзалъ. При помощи Сунгарійской рѣчной флотиліи Общества была организована эвакуація раненыхъ и больныхъ воиновъ воднымъ путемъ по рѣкамъ Амурскаго бассейна.

Немаловажную задачу представляла собою также организація санитарнаго дѣла въ районѣ дороги въ мѣстахъ скопленія и слѣдованія войскъ и особенно въ мѣстѣ наибольшаго сосредоточенія военныхъ учрежденій и госпиталей, Харбинѣ. Задача эта—предупредить возможность возникновенія эпидемій, которыя, въ случаѣ распространенія, могли оказаться гибельными для арміи, —всецѣло лежала на администраціи дороги. Въ этихъ видахъ прежде всего былъ произведенъ цѣлый рядъ мѣръ по улучшенію санитарныхъ условій Харбина и линіи, какъ-то: по устройству стоковъ, отводныхъ канавъ, свалочныхъ мѣстъ и колодцевъ, улучшенію и развитію временной водопроводной сѣти, замощенію и исправленію улицъ и проч.

Такъ какъ территорія дороги въ мѣстахъ слѣдованія и сосредоточенія войсковыхъ частей постоянно загрязнялась, то приходилось производить ея усиленную очистку и дезинфекцію. Управляющимъ дорогою былъ изданъ цѣлый рядъ обязательныхъ постановленій, направленныхъ къ благоустройству и оздоровленію Харбина и прочихъ населенныхъ пунктовъ на линіи, съ возложеніемъ на арендаторовъ участковъ различныхъ повинностей по улучшенію санитарныхъ условій и проч.; учреждены Санитарный Исполнительный Коми-

---

*) Приказъ главнокомандующаго генералъ-адъютанта Куропаткина отъ 17 октября 1904 г. за № 747.

тетъ въ Харбинѣ и санитарныя подкомиссіи на линіи, Харбинъ раздѣленъ на нѣсколько санитарныхъ участковъ, съ назначеніемъ для ихъ обслуживанія спеціальныхъ врачей, фельдшеровъ и санитаровъ. Особенно важное значеніе имѣло устройство на станціяхъ дороги въ большомъ количествѣ особыхъ усовершенствованныхъ водогрѣекъ (системы Борю) для снабженія слѣдовавшихъ въ поѣздахъ воинскихъ чиновъ кипяткомъ. Несмотря на громадное скопленіе въ районѣ дороги войскъ и госпиталей и на то обстоятельство, что эпидеміи представляютъ въ Маньчжуріи обычное явленіе, районъ Кит. Вост. ж. д. удалось предохранить отъ инфекцій энергичными мѣрами.

Обладая прекрасно организованной рабочей силой и опытными руководителями, а также обширными запасами строительныхъ и прочихъ матеріаловъ, Китайская Восточная желѣзная дорога явилась громаднымъ, въ высшей степени цѣннымъ подспорьемъ для осуществленія всевозможныхъ необходимыхъ для военныхъ нуждъ работъ и сооруженій, какъ въ предѣлахъ желѣзнодорожной территоріи, такъ и внѣ ея. Эти работы, изъ которыхъ многія не имѣли прямого отношенія къ желѣзной дорогѣ, подлежали исполненію распоряженіемъ и средствами военнаго вѣдомства, но, въ виду указанныхъ условій, поручались военными властями дорогѣ, которая, вслѣдствіе установившагося на время военнаго положенія подчиненія ея этимъ властямъ, вынуждена была исполнять всѣ предъявляемыя къ ней упомянутыя требованія.

Въ началѣ военныхъ дѣйствій, по предложенію Намѣстника, Управленіемъ дороги были произведены изысканія и подготовительныя работы по устройству желѣзнодорожной вѣтки отъ Хайчена къ р. Ялу, общимъ протяженіемъ 231 верста. Затѣмъ, въ виду послѣдовавшаго, согласно Высочайшимъ повелѣніямъ 23 и 27 августа 1904 года, возложенія на Общество и самой постройки означенной вѣтви, Правленіемъ были экстренно заказаны и высланы въ Маньчжурію необходимые для этого укладочные матеріалы, принадлежности и инструменты. Далѣе, по требованію б. главнокомандующаго, Управленіемъ дороги построены вѣтки отъ ст. Суятунь вдоль Мукденскихъ позицій общимъ протяженіемъ 20 верстъ, а также дополнительные для военныхъ нуждъ пути Фушуньской вѣтви съ двумя вѣтками для орудій (всего 47 верстъ) и съ устройствомъ телеграфной и телефонныхъ линій. Въ августѣ 1905 года по распоряженію Линевича Управленіемъ дороги спѣшно приступлено къ изысканіямъ и землянымъ работамъ по сооруженію двухъ вѣтвей отъ Гунчжулина на Херсу и Баміаченъ, предназначенными для обезпеченія снабженія арміи.

За недостаткомъ помѣщеній на линіи, распоряженіемъ дороги построено значительное количество таковыхъ, спеціально приспособленныхъ для нуждъ

哈爾濱車站正面圖

Харбинъ-Вокзалъ со стороны города.
Harbin Station, the side to the town.

哈爾濱車站後面

Харбинъ-Вокзалъ со стороны путей.
Harbin Station, the track side.

военнаго вѣдомства, какъ-то: военные госпитали на нѣсколькихъ станціяхъ, караульныя помѣщенія, бани, хлѣбопекарни, кладовыя; для остановокъ войскъ при слѣдованіи по дорогѣ построены и оборудованы 10 этапныхъ пунктовъ и спеціальный остановочный военный пунктъ на ст. Маньчжурія на 6,000 человѣкъ на случай задержекъ при пересадкѣ войскъ.

Для надобностей нагрузки раненыхъ устроены санитарныя платформы въ Харбинѣ, для высадки войскъ—военныя платформы на 17 станціяхъ и для выгрузки интендантскихъ грузовъ —крытыя платформы на 14 станціяхъ съ 6 пакгаузами. Для облегченія движенія воинскихъ частей и обозовъ построены временные свайные мосты на рр. Хунхэ и Лялинхэ, громадные понтонные на Сунгари I и II, въѣзды и настилы на нѣкоторыхъ постахъ, а также деревянные и желѣзнобалочные віадуки на станціи и въ городѣ Харбинѣ. Для охраны большихъ мостовъ на Сунгари I и II, Нонни, Лялинхэ и Муданьцзянъ устроены бонныя загражденія, а также брандвахты и спеціальныя временныя казармы, соединенныя съ мостами телефономъ. Въ тѣхъ же цѣляхъ, а также для борьбы съ хунхузами усилена крейсерская служба на рр. Сунгари и Нонни выдѣленіемъ изъ состава Сунгарійской флотиліи Общества дополнительнаго парохода и пріобрѣтеніемъ двухъ новыхъ катеровъ и 15 шлюпокъ.

Наконецъ, въ виду громаднаго спроса на пищевые продукты, а также строительные и прочіе матеріалы, мѣстныя военныя учрежденія, особенно интендантское и инженерное управленіе, часто прибѣгали къ помощи и содѣйствію коммерческой части Управленія дороги, которая,какъ организація, имѣющая солидныя связи съ мѣстными поставщиками, оказала военному вѣдомству въ этомъ отношеніи существенную пользу. Всего по донесенію Управляющаго дорогою, коммерческой частью было поставлено интендантству и инженерному управленію до 10.000,000 пудовъ и около 1.650,000 мѣшковъ различнаго рода товара въ видѣ зерна, муки, фуража и прочихъ продовольственныхъ продуктовъ, а также строительныхъ матеріаловъ.

Военные корреспонденты изумлялись гигантскому размаху строительства и дѣятельности Китайской Восточной желѣзной дороги, которая смогла во всѣ свои «щели и норы» пріютить болѣе чѣмъ полумилліонную армію.

Вотъ какъ описываетъ свои впечатлѣнія отъ К. В. ж. д.—въ этотъ періодъ ея существованія —представитель германской арміи при штабѣ ген. Куропаткина баронъ Теттау, въ своей извѣстной книгѣ «Восемнадцать мѣсяцевъ въ Маньчжуріи».

«Въ страстную пятницу 1-го апрѣля (1904 г.) мы въ полдень прибыли на станцію Маньчжурія. Здѣсь начинается Китайская Восточная желѣзная дорога. Пассажирскіе поѣзда больше не выпускаются. Тутъ уже дѣйствуетъ только военное расписаніе.

Наша остановка должна была продолжаться нѣсколько часовъ, поэтому мы рѣшили посмотрѣть, что такое представляетъ собою ст. Маньчжурія. Только съ началомъ войны она пріобрѣла большое значеніе, какъ переходная станція къ театру военныхъ дѣйствій. Сразу, какъ изъ-подъ земли, выросъ городъ. Но все производило впечатлѣніе чего-то временнаго, поспѣшнаго. Зданія еще достраивались, нѣкоторыя изъ нихъ были простые деревянные бараки. Желѣзнодорожныя зданія занимали огромное пространство, но все было не готово; вокзалъ еще только строился. Въ тѣсной низенькой деревянной будкѣ было соединено все—пассажирская зала, буфетъ, управленіе коменданта и т. д. Нужно удивляться, съ какимъ пониманіемъ дѣла и какъ ловко русскіе справляются въ такомъ трудномъ положеніи. По внѣшнему виду и оживленію Маньчжурія производитъ впечатлѣніе города золотыхъ пріисковъ. Чѣмъ больше мы приближались къ театру войны, тѣмъ больше пробуждался интересъ. Мы много наслышались о нападеніяхъ хунхузовъ на желѣзную дорогу. Говорили, что за нѣсколько дней передъ тѣмъ шайка хунхузовъ, подъ предводительствомъ переодѣтыхъ японскихъ офицеровъ сдѣлала попытку взорвать мостъ у Таолайчжао, на южномъ теченіи Сунгари *). Но вскорѣ нами овладѣло чувство полнѣйшей безопасности: движеніе по дорогѣ производилось точно и въ образцовомъ порядкѣ; на всѣхъ станціяхъ подходили часовые Пограничной стражи; весь путь вообще охранялся часовыми и постами. На большихъ станціяхъ для войскъ были построены казармы съ высокими и просторными конюшнями. Въ Бухэду, западнѣе Цицикара, гдѣ находится штабъ 1-й бригады Пограничной стражи, мы видѣли постройку казармъ, по меньшей мѣрѣ, на цѣлый полкъ. Со станціи Маньчжурія мы находились уже въ настоящемъ Китаѣ, характерномъ своими косами на головахъ мужчинъ. До Харбина видно мало китайскихъ поселеній, такъ какъ мѣстность безплодна и бѣдна. При нашемъ проѣздѣ черезъ Хайларъ пустынный горный пейзажъ былъ еще покрытъ снѣгомъ. Только изрѣдка на склонахъ виднѣлся скудный мелкій кустарникъ. Нигдѣ не видно ни деревень, ни поселеній, только изрѣдка попадались убогія землянки. По дорогѣ вдоль желѣзнодорожнаго пути тянулось нѣсколько саней, запряженныхъ верблюдами. 2-го апрѣля мы проѣхали вновь проложенный тоннель черезъ Хинганъ. Переѣздъ продолжался минутъ десять. Тоннель, въ которомъ еще шла работа, освѣщенъ электричествомъ, у входа и выхода стояли пушки. Перевалили мы Хинганъ и у Цицикара попали снова въ равнину; тутъ уже стояла дивная весенняя погода. Цицикаръ находится въ плодородной долинѣ Сунгари **), но стоитъ такъ далеко отъ желѣзной дороги, что города не видно. Къ востоку отъ Цицикара тянется безлюдная степь—продолженіе пустыни Гоби, покрытая пескомъ, въ перемѣшку съ чернымъ торфомъ, поросшимъ высокой желтой травой. Часто мы ѣхали долгое разстояніе по пожарищу, такъ какъ эту траву сжигаютъ въ цѣляхъ удобренія.

---

*) Необходимо отмѣтить, что попытка взрыва мостовъ дѣйствительно имѣла мѣсто; задержанные разъѣздомъ Заамурскаго Округа въ окрестностяхъ Фуляэрди 2 переодѣтыхъ японскихъ офицера были судимы и разстрѣляны въ Харбинѣ.

**) Авторъ смѣшиваетъ Сунгари съ Нонни, ея притокомъ.

По ту сторону Харбина картина совершенно мѣняется. Обѣ южныя провинціи Маньчжуріи—Гиринъ и Мукденъ не уступаютъ по плодородію лучшимъ полосамъ Европы. Хотя во время нашего проѣзда на поляхъ еще не производились работы, все же замѣтно было по многочисленнымъ большимъ деревнямъ, окруженнымъ стѣнами, по многимъ, отдѣльно стоящимъ усадьбамъ, по хорошо одѣтымъ и упитаннымъ китайцамъ на вокзалахъ, что находишься въ богатой странѣ.

Устройство Китайской Восточной желѣзной дороги отличается безукоризненностью,—было ясно, что не стѣснялись затратами для ея постройки. Хорошенькіе вокзалы были построены въ китайскомъ стилѣ, чтобы пріучить туземцевъ къ желѣзной дорогѣ, крыши на зданіяхъ были крыты пестрыми черепицами и украшены драконами и другими чудовищами. Массивныя водокачки, станціи всѣ устроены для обороны и снабжены бойницами. При всѣхъ станціяхъ построены основательныя зданія въ большомъ числѣ для служащихъ, инженеровъ и т. д. Многія станціи со всѣми своими многочисленными жилыми домами, казармами, госпиталями и т. д. производятъ впечатлѣніе большого города, не говоря уже о Харбинѣ, который совершенно превратился въ русскій городъ. Еще въ Бухэду, станціи на полпути между Хайларомъ и Цицикаромъ, не видно было никакого китайскаго поселенія, но зато возникъ совершенно новый городъ съ многочисленными домами для служащихъ, церквами, госпиталями, большими казармами, конюшнями и т. д. По большимъ складамъ строительнаго лѣса и дровъ, а также по запасу кирпича, можно было заключить, что строительная дѣятельность здѣсь еще не закончена. Можно было подумать, что находишься въ какомъ-нибудь предмѣстьи Берлина. Но самый большой интересъ представлялъ продовольственный пунктъ въ Бухэду. Это было огромное массивное зданіе со столовой, въ которой одновременно могли сѣсть за столы до тысячи человѣкъ, съ кухней въ 15 котловъ, съ большими кладовыми, ледникомъ и т. д. Ежедневно здѣсь получали пищу до 2,500 человѣкъ проходящихъ эшелоновъ войскъ. Этотъ продовольственный пунктъ былъ построенъ уже осенью 1903 года».

Приведенныя строки, заимствованныя изъ записокъ случайнаго посторонняго обозрѣвателя, волею судебъ попавшаго въ Маньчжурію въ самомъ началѣ русско-японской войны, ярко и безпристрастно рисуютъ еще разъ картину того чисто-американскаго размаха работы, которую пришлось тогда продѣлать русскимъ въ Маньчжуріи въ такихъ исключительно трудныхъ условіяхъ.

Еще съ 14-го февраля 1904 года дорога перешла въ подчиненіе военному вѣдомству по приказу Намѣстника на Дальнемъ Востокѣ. Подчиненіе выразилось въ томъ, что распредѣленіе грузовыхъ перевозокъ по желѣзной дорогѣ сосредоточилось въ военномъ вѣдомствѣ. Почти весь подвижной составъ ушелъ подъ войска. Перевозка частныхъ коммерческихъ грузовъ почти прекратилась *). Въ первую очередь перевозились войска, вооруженіе, продоволь-

*) Эти данныя, какъ и нѣкоторыя другія, приведенныя въ настоящей главѣ, заимствованы, съ согласія автора, изъ книги П. С. Тишенко: «Китайская Восточная жел. дор. 1903—1913 гг.».

ствіе, санитарныя принадлежности и т. д. Во вторую очередь—грузы желѣзной дороги, необходимые для усиленія ея пропускной способности: уголь и дрова для паровозовъ, рельсы и шпалы для строющихся путей, строительные матеріалы для зданій, освѣтительный и всякій инвентарь. Коммерческіе частные грузы перевозились уже въ послѣднюю очередь, каждый разъ съ особаго разрѣшенія военныхъ властей. Были отмѣнены скорые, почтовые и товаро-пассажирскіе поѣзда. Перевозки частныхъ пассажировъ и багажа приняли случайный характеръ.

При такомъ положеніи дѣлъ неудивительно, что вскорѣ желѣзнодорожной администраціи пришлось серьезнѣйшимъ образомъ озаботиться продовольствіемъ своихъ служащихъ, т. к. обнаружился недостатокъ нѣкоторыхъ продуктовъ, цѣны вздулись, вслѣдствіе спекуляціи торговцевъ. Управляющій дорогою Д. Л. Хорватъ приказалъ организовать дѣло продовольствія служащихъ и рабочихъ при Управленіи дороги, возложивъ заготовку продуктовъ на Коммерческую Часть. Тогда же были образованы продовольственные комитеты—главный въ Харбинѣ (предсѣдатель С. В. Игнаціусъ) и мѣстные на линіи, при чемъ были приняты во вниманіе не только русскіе, но и китайцы, служащіе на дорогѣ, для которыхъ былъ организованъ отпускъ китайскихъ продуктовъ по себѣстоимости.

Время военныхъ дѣйствій было вообще тяжелымъ нарушеніемъ обычнаго теченія жизни желѣзнодорожныхъ агентовъ. Многія семьи выѣхали въ предѣлы Россіи не столько изъ боязни непріятеля, сколько изъ-за всевозможныхъ неудобствъ жизни въ тылу арміи, когда населеніе города внезапно учетверилось, квартирный вопросъ обострился до послѣдней степени, а самые необходимые жизненные продукты вздорожали въ нѣсколько разъ. Множество всевозможныхъ торговцевъ нахлынуло въ Харбинъ, надѣясь на быстрое обогащеніе. Съ лихорадочной поспѣшностью возникали промышленныя и торговыя предпріятія, разсчитанныя на потребленіе огромной арміи. Повышенному спросу не поспѣвало удовлетворять предложеніе товаровъ. Цѣны росли съ чрезвычайной быстротой. Легкая нажива сообщила особый темпъ и характеръ городской жизни. Деньги потеряли свою обычную цѣнность. Они наживались легко и быстро, но зато покупательная ихъ способность понизилась въ нѣсколько разъ. Вмѣсто прежняго гривенника размѣнной монетой сдѣлался рубль, чему, между прочимъ, сильно способствовало золотое обращеніе, примѣнявшееся широко еще со времени постройки, когда нужно было поддержать нашъ денежный престижъ передъ мѣстнымъ населеніемъ. Любопытно, что тогда это привело къ вздорожанію нашей бумажной валюты, какъ болѣе удобной и без-

опасной въ обращеніи. Китайцы, въ концѣ-концовъ, нерѣдко охотнѣе принимали бумажки, чѣмъ золото и даже приплачивали нѣкоторый лажъ *).

Администраціей дороги принимались всевозможныя мѣры къ облегченію матеріальнаго положенія своихъ агентовъ: увеличивались оклады, выдавались пособія на выѣздъ семьямъ съ безплатнымъ проѣздомъ до Москвы и т. д. Между прочимъ, администрацію озабочивала участь линейныхъ агентовъ дороги, маленькими группами вкрапленныхъ въ гущу чуждаго по крови, религіи и нравамъ китайскаго и маньчжурскаго населенія. Было признано необходимымъ раздать этимъ агентамъ огнестрѣльное оружіе, а на командировъ желѣзнодорожныхъ ротъ было возложено обученіе стрѣльбѣ. Еще такъ свѣжо было вспоминаніе о боксерскихъ безпорядкахъ. Мысль эта, повидимому, не нашла себѣ оправданія. По крайней мѣрѣ, въ приказахъ Управляющаго дорогою не разъ выражалось порицаніе агентамъ за невниманіе къ урокамъ стрѣльбы, небрежное храненіе оружія и т. д. Занятые свыше мѣры прямою службою, агенты какъ бы инстинктивно чувствовали, что эти мѣры безполезны да, пожалуй, и не нужны; и они были правы: событія 1900 года не повторились. Отношенія съ китайскимъ населеніемъ все время оставались превосходными. Для опасеній не было поводовъ уже по одному тому, что въ Сѣв. Маньчжурію устремились десятки тысячъ бѣглецовъ-китайцевъ изъ Южной Маньчжуріи съ остатками имущества, стариками, женщинами и дѣтьми.

Всѣ эти несчастные, испытавшіе «въ чужомъ пиру похмелье», искали въ въ сферѣ русскаго вліянія безопасное убѣжище. О враждебности къ Россіи не могло быть и рѣчи. Съ русскими интересами китайское населеніе Сѣверной Маньчжуріи связало вопросы своей собственной безопасности и своего благосостоянія.

Въ видѣ иллюстраціи вполнѣ лойяльнаго и объективнаго настроенія китайскихъ властей по отношенію къ дорогѣ въ періодъ войны не лишне привести здѣсь, хотя бы нѣкоторыя наиболѣе характерныя обращенія ихъ по этому поводу къ населенію:

Вотъ, напримѣръ, «настоятельное объявленіе и. д. дзянь-дзюня Хэйлунцзянской провинціи:

> «Россія и Японія находятся въ войнѣ другъ съ другомъ. Наша провинція удостоилась Высочайшаго указа о томъ, чтобы заботливо сохранять нейтралитетъ. При этомъ выраженіе «нейтралитетъ» было подробно разъяснено въ томъ смыслѣ, что война двухъ государствъ не касается нашего государства, а лишь обѣихъ воюющихъ

*) Особенно охотно принимались крупныя купюры: за 500-руб. билетъ давали 510 руб. золотомъ.

сторонъ; подданные же нашего государства, безразлично, кто бы они ни были и изъ какой бы то ни было мѣстности, не должны вмѣшиваться въ это дѣло.

Мы, цзянь-цзюнь и фудутунъ, искренно опасаясь, что нѣкоторые злоумышленники, пользуясь случаемъ, будутъ безразсудно распространять вздорные слухи, производить безпорядокъ, безпокоить желѣзную дорогу и телеграфную линію, уже неоднократно приказывали мѣстнымъ знаменнымъ и крестьянамъ, гражданскимъ и военнымъ чинамъ охранять каждому свою мѣстность и немедленно арестовывать мѣстныхъ злоумышленниковъ, чтобы населеніе попрежнему могло жить спокойно и заниматься своими дѣлами. Объ этомъ уже было объявлено нѣсколько разъ.

Въ настоящее время Россія считаетъ наблюденіе за желѣзной дорогой и телеграфной линіей дѣломъ первостепенной важности. Время-отъ-времени посылаются войска для осмотра дороги и принятія мѣръ предосторожности, изъ опасенія, что найдутся люди, которые попортятъ желѣзную дорогу и телеграфъ. Развѣ вы не видѣли объявленія самого намѣстника на Дальнемъ Востокѣ, написаннаго по-китайски. Въ немъ ясно говорится объ опасности для васъ; именно: въ немъ сказано, что отвѣтственность за повреждение желѣзной дороги возлагается на прилегающія къ дорогѣ деревни. Послѣднія подвергаются въ такихъ случаяхъ штрафу, а если въ одной и той же мѣстности дважды произойдетъ порча дороги, то будутъ посланы солдаты, которые истребятъ и сожгутъ эти деревни безъ остатка. Вы всѣ должны внимательно прочитать это объявленіе и никоимъ образомъ не поступать вопреки ему.

Населенію прилегающихъ къ дорогѣ мѣстностей трудно при этихъ обстоятельствахъ перенести свое имущество. Поэтому нельзя не подумать о томъ, чтобы наилучшимъ образомъ изыскать средства къ полной охранѣ себя и своихъ семействъ. Если же примете въ соображеніе, что населеніе нашей провинціи не густо, то, исходя изъ пониманія всей опасности для себя, каждый изъ васъ долженъ остерегаться и думать о томъ, чтобы взаимно предостерегать другъ-друга и строго слѣдить за худыми людьми. Вѣдь, эти злоумышленники, испортивъ желѣзную дорогу и телеграфъ, убѣгутъ, а у васъ есть семья, есть занятіе, и скрыться вамъ негдѣ. Или же русскіе перенесутъ тогда свое подозрѣніе на васъ, что именно вы испортили дорогу, и тогда не будетъ различія между нефритомъ и простымъ булыжникомъ; и развѣ худые люди не оставятъ для васъ всѣхъ бѣдствій.

Поэтому вы всѣ должны быть осторожны и строго слѣдить за этими худыми людьми, будутъ ли они подозрительны по одному внѣшнему виду или своему поведенію. Напримѣръ, въ деревнѣ есть неизвѣстный человѣкъ, и нельзя сказать навѣрное, хорошій ли онъ человѣкъ, или испорченный... Если онъ не будетъ отвѣчать на ваши вопросы, вы можете сами взять его и представить ближайшему мѣстному чиновнику для допроса, и, если онъ худой человѣкъ, онъ будетъ наказанъ соотвѣтственно винѣ. Нѣтъ ни одной деревни, въ которой бы не нашелся дурной человѣкъ; если у него есть семья, то необходимо уговорить его отца, братьевъ, жену, дѣтей, предупредить ихъ объ опасности и сдѣлать его хорошимъ человѣкомъ. Всѣ должны внимательно за нимъ слѣдить, чтобы избѣжать общаго несчастья. Кромѣ объявленія этого, къ свѣдѣнію знаменныхъ и крестьянъ, купцовъ и землевладѣльцевъ, вообще слѣдуетъ сказать, что русско-японская война ни на волосъ не касается Китая.

Поэтому вы всѣ должны строго повиноваться Высочайшему указу и каждый заниматься своимъ дѣломъ. Если же найдутся люди, которые будутъ распространять вздорные слухи, вредить желѣзной дорогѣ, телеграфу, церквамъ и иностраннымъ купцамъ, то ихъ немедленно слѣдуетъ арестовать и подвергнуть должному наказанію.

Мы, дзянь-дзюнь и фудутунъ, съ любовью думая о жизни народа, предостерегаемъ васъ, чтобы вы обратили серьезное вниманіе на сохраненіе нейтралитета. Грамотный непремѣнно долженъ прочитать это объявленіе неграмотному, и кто услышитъ, долженъ по возвращеніи домой разсказать своимъ домашнимъ о томъ, чтобы всѣ знали эту опасность. Пословица говоритъ: одинъ домъ имѣетъ дѣло, а четыре сосѣда не имѣютъ спокойствія. Это значитъ, что одинъ человѣкъ можетъ принести несчастіе, отъ котораго трудно охранить жизнь множества людей. Мы желаемъ, чтобы вы всѣ глубоко поняли это».

«По высочайшему приказанію и. д. цзянь-цзюня Хэйлунцзянской провинціи Хуа Лин-са.

«Объявляю всѣмъ моимъ подчиненнымъ, что въ настоящее время Японія и Россія начали войну. Наше государство должно соблюдать нейтралитетъ, почему и приказываю: всѣмъ купцамъ и жителямъ попрежнему заниматься своимъ дѣломъ. Эта война не касается Китайскаго государства, а поэтому не бойтесь и не распространяйте ложныхъ слуховъ. Кто не исполнитъ моего приказанія и будетъ распространять ложные слухи, тотъ будетъ наказанъ: за малые проступки потерпитъ легкое наказаніе, а за большіе будетъ казненъ. О чемъ и предупреждаю. Исполняйте мое приказаніе».

«По высочайшему приказанію и. д. Цзянь-цзюня Са.

«Восточная Маньчжурская желѣзная дорога полезна и очень удобна для торговли, почему необходимо охранять ее, что давно уже извѣстно.

«Въ настоящее время Россія и Японія нарушили между собою хорошее отношеніе, а наше государство должно соблюдать нейтралитетъ, вслѣдствіе сего запрещаю думать разныя глупости и производить поврежденіе на желѣзной дорогѣ и телеграфной линіи. Кто не исполнитъ этого, тотъ подлежитъ строжайшему наказанію».

ОБЪЯВЛЕНІЕ

Мукденскихъ цзянь-цзюня и фуиня. 29 числа 12 луны 30 года правленія Гуанъ-сюй (1 февраля 1904 года).

«Японія и Россія объявили войну. Китай долженъ соблюдать нейтралитетъ, поэтому находящіеся въ разныхъ городахъ купцы должны продолжать торговать попрежнему.

Мы (цзянь-цзюнь и фуинь) боимся, что, пользуясь этимъ случаемъ, хунхузы будутъ безпокоить мѣстности и могутъ испортить телеграфную линію и желѣзную

дорогу, или же будутъ распространять тревожные слухи и волновать население. Мы строго это запрещаемъ. Нами командированы войска для охраны мѣстностей и уничтоженія хунхузовъ. Мы (цзянь-цзюнь и фуинь) считаемъ долгомъ издать настоящее объявленіе для свѣдѣнія дворянъ, купцовъ, жителей и другихъ.

Вы, жители, должны торговать попрежнему, должны быть спокойны и ничего не бояться.

Если найдутся такіе плохіе люди, которые будутъ безпокоить населеніе, портить телеграфную линію, желѣзную дорогу, или же распространять ложные слухи, то виновныхъ нужно задерживать, и они будутъ строго, по закону, наказываться.

Старшины деревень должны немедленно заявлять о такихъ дѣлахъ, а если кто не заявитъ, то тотъ также будетъ наказанъ. Мы, цзянь-цзюнь и фуинь, будемъ поступать по вышеизложенному».

ТЕЛЕГРАММА,

посланная 11 февраля 1904 года Гиринскимъ цзянь-цзюнемъ фудутунамъ въ Ашихэ и Нингуту, Чжифу и Куаньченцзы и въ Харбинское Цзяошецзюй.

«Русская желѣзная дорога, вслѣдствіе войны съ Японіей, будетъ охраняться, главнымъ образомъ, русскими войсками. Желѣзнодорожное сооруженіе представляетъ собой большую цѣнность, почему охранять желѣзную дорогу русскія войска будутъ очень заботливо.

Начальникъ охраны желѣзной дороги генералъ-лейтенантъ Чичаговъ, на протяженіи 60 верстъ, въ обѣ стороны отъ линіи дороги, приказалъ зорко смотрѣть, чтобы къ линіи дороги не пробирались бы какіе-либо худые люди.

Вы живете вблизи желѣзной дороги, которая немало поддерживала ваши средства къ жизни, которая находится возлѣ вашихъ родныхъ очаговъ.

Дорогу охраняютъ русскіе съ большой заботой, и вы должны имъ помогать, памятуя, что ваши деревни возлѣ дороги, что опасность, грозящая дорогѣ, одинаково грозитъ и вашимъ деревнямъ. Поэтому вы должны о всякой опасности для дороги предупреждать русскихъ. Этимъ вы получите благополучіе цѣлой деревни, благодарность отъ русскихъ и этимъ исполните мой настоящій приказъ. Того ради написано».

ОБЪЯВЛЕНІЕ

дипломатическаго желѣзнодорожнаго Бюро Хэйлунцзянской провинціи въ Харбинѣ.

«Русская и японская націи уже начали воевать въ Портъ-Артурѣ и отчасти въ портахъ Кореи, но театръ военныхъ дѣйствій находится на огромномъ разстояніи отъ Маньчжуріи. Кромѣ того, мы получили Императорскій эдиктъ о невмѣшательствѣ Китая при распрѣ двухъ странъ. Тѣмъ не менѣе, много купцовъ и жителей испуганы слухами о войнѣ; изъ этого произошло, что курсъ бумажнаго рубля, бывшаго въ

большомъ употребленіи, въ настоящее время сильно падаетъ и обращеніе его на рынкѣ становится плохимъ; это наноситъ большой вредъ торговлѣ. Необходимо знать, что бумажный рубль не что иное, какъ русская государственная монета, не то, что билеты, выпущенные отъ нашихъ торговыхъ фирмъ, которые въ нѣкоторыхъ случаяхъ могутъ совершенно терять свою цѣнность. Обыкновенно курсъ рубля повышается и понижается по цѣнности золота, и онъ повсюду ходитъ на рынкахъ всѣхъ народовъ земного шара, имѣющихъ торговыя сношенія.

Такъ какъ въ Китаѣ Шанхай есть центръ торговли, поэтому курсъ на рубль въ Маньчжуріи опредѣляется, согласно извѣстіямъ изъ названнаго порта. Всѣ купцы по желѣзной дорогѣ, знакомые съ торговыми дѣлами, должны знать это. Что касается народа, то онъ, конечно, обращаетъ вниманіе только на рыночный курсъ, совершенно не понимая положеній торговли, но ему служитъ живѣйшимъ доказательствомъ то, что во время безпорядковъ 26-го года Гуанъ-сю (1900 г.), при неимѣніи на сѣверѣ свѣдѣній съ юга, никто не хотѣлъ брать рублей, между тѣмъ, въ одно мгновенье ока рубль поднялся до 3-хъ дяо, и тогда всѣ сожалѣли, что не брали рублей. Теперь купцы и жители Китайской имперіи нейтральны, и будетъ очень жаль, если они изъ-за распри между Россіей и Японіей испортили бы себѣ рынокъ и понесли бы потери. Мы спѣшимъ издать это объявленіе, чтобы довести до свѣдѣнія купцовъ и жителей Хэйлунцзянской провинціи, находящихся на полосѣ желѣзной дороги, и внѣ ея всѣхъ, производящихъ торговлю и перевозку товаровъ въ различныхъ мѣстностяхъ трехъ провинцій, что курсъ рубля въ непродолжительномъ времени поднимется, такъ какъ никогда не можетъ оставаться постоянно низкимъ; наше главное бюро ручается вамъ въ этомъ всѣми своими силами, и вы всѣ можете принимать, не опасаясь, рубли, и вамъ нечего поддаваться боязни, которая въ будущемъ заставить васъ раскаиваться».

Подтвержденіе успѣшности работы дороги мы видѣли въ рядѣ упомянутыхъ благопріятныхъ отзывовъ со стороны и такихъ нерѣдко придирчивыхъ критиковъ, какъ представители военнаго вѣдомства. Они первые вынуждены были признать ревностную и усиленную службу желѣзнодорожниковъ.

Среди этихъ отзывовъ нельзя не остановиться отдѣльно на цитированной уже депешѣ генералъ-адъютанта Куропаткина, въ которой онъ высказалъ свой взглядъ на дѣятельность дороги.

Несомнѣнно, что такое сложное и запутанное дѣло, какъ перевозка въ разгарѣ войны полумилліонной арміи*), всего ея снаряженія и провіанта не могло итти безъ сучка и задоринки. Въ ошибкахъ и упущеніяхъ агентовъ дороги, неизбѣжныхъ во время такой лихорадочной спѣшки, недоброжелательно настроенные люди находили немало пищи для злословія. Въ высшихъ сферахъ дурные толки породили извѣстную тревогу, которую генералъ-адъютантъ

*) П. С. Тишенко, ibid.

Куропаткинъ счелъ долгомъ разсѣять своей телеграммой Министру Фанансовъ. Въ этой телеграммѣ, между прочимъ, говорится: «Спѣшу васъ успокоить, что въ оцѣнкѣ дѣятельности К. В. ж. д. не существуетъ двухъ мнѣній. Всѣ, начиная съ меня, знакомые съ работою всѣхъ ея чиновъ во главѣ съ генералъ-маіоромъ Хорватомъ, служащихъ на дорогѣ, признаютъ эту дѣятельность самоотверженною и вполнѣ успѣшною, если принять во вниманіе тѣ тяжелыя условія, въ которыхъ эта напряженная работа совершается въ теченіе уже годичнаго срока. Я лично не разъ имѣлъ случай свидѣтельствовать вамъ свое искренное уваженіе къ этой дѣятельности, равно въ бытность въ Ляоянѣ министра путей сообщенія то же самое заявилъ и ему для доклада Государю Императору. № 1675. Генералъ-адъютантъ Куропаткинъ».

Этотъ блестящій отзывъ, по желанію генерала Куропаткина, былъ опубликованъ въ приказѣ по дорогѣ для свѣдѣнія всѣхъ ея служащихъ, которые могли такимъ образомъ узнать, что главнокомандующій арміей находитъ ихъ дѣятельность не только самоотверженной, но и вполнѣ успѣшной.

Однако, отдавая, такимъ образомъ, должное работѣ личнаго состава нашей дороги ген. Куропаткинъ нашелъ возможнымъ впослѣдствіи въ качествѣ автора извѣстныхъ мемуаровъ о русско-японской войнѣ («Итоги войны») отозваться о дѣятельности К. В. ж. д. въ цѣломъ, какъ о не вполнѣ успѣшной, при чемъ оспаривалъ даже вообще государственную ея важность для Россіи.

Мотивировки этой, нѣсколько неожиданной точки зрѣнія ген. Куропаткина мы, въ интересахъ объективности, коснемся въ дальнѣйшемъ изложеніи.

Выше упоминалось, что въ руки военнаго вѣдомства было, передано распредѣленіе перевозокъ грузовъ, при чемъ и коммерческіе интересы дороги, и выгоды частныхъ лицъ должны были стушевываться передъ несравненно болѣе важными задачами военнаго характера—успѣшной перевозки арміи и ея снаряженія къ театру военныхъ дѣйствій. На войнѣ хозяевами важнѣйшей стратегической линіи должны быть представители военнаго командованія, но этотъ безспорный принципъ на практикѣ приводитъ иногда къ нежелательнымъ положеніямъ, при которыхъ, напримѣръ, спеціалисты и знатоки желѣзнодорожнаго дѣла ставятся въ зависимость отъ людей, технически не вполнѣ освѣдомленныхъ. Далѣе нерѣдко грузы, хотя и коммерческіе, но имѣющіе характеръ первой необходимости для той же арміи, неосновательно задерживаются и зачисляются въ послѣднюю очередь для отправки и т. п. На этой почвѣ неизбѣжны вредныя тренія и требуется много обоюднаго такта и выдержки, дабы въ живое дѣло не было внесено никакой помѣхи. Какъ правило, можно

сказать, что въ военный періодъ на К. В. ж. д. царило единодушіе и отсутствовалъ излишній формализмъ. Отсюда нельзя, однако, выводить заключенія, что работа агентовъ дороги всюду протекала при доброжелательномъ отношеніи всѣхъ представителей арміи, всего офицерскаго корпуса. Да и трудно было ожидать иного отъ состава арміи, истомленнаго пяти- и шестинедѣльной непрерывной ѣздой на протяженіи девяти тысячъ верстъ рельсоваго пути. Воинскіе чины попадали въ суровый, пустынный край съ непривычными и тяжелыми климатическими условіями. Грозное и невѣдомое будущее, ожидавшее на театрѣ военныхъ дѣйствій, нерѣдко угнетающе вліяло на психику. Встревоженные, усталые и раздраженные чины арміи, прибывая въ Маньчжурію, часто оказывались придирчивыми пассажирами, шумными и неугомонными, съ преувеличенными понятіями о своихъ правахъ по отношенію къ агентамъ дороги. Хроника тѣхъ тяжелыхъ годовъ отмѣтила много случаевъ самоуправства командировъ эшелоновъ, которые выходили изъ границъ корректности, оскорбляли желѣзнодорожныхъ служащихъ, допуская по ихъ адресу даже насилія. Впослѣдствіи тѣ же офицеры узнавали, что распорядителями движенія на дорогѣ являются военныя власти, на отвѣтственность которыхъ и должны лечь многіе дефекты желѣзнодорожнаго сообщенія. Но командиры прибывающихъ изъ Россіи эшелоновъ еще мало понимали создавшееся положеніе вещей, винили во всѣхъ путевыхъ непріятностяхъ администрацію желѣзной дороги, и позволяли себѣ эксцессы, бросавшіе на нихъ самихъ весьма неблаговидную тѣнь. Слѣдуетъ съ чувствомъ глубокаго уваженія вспомнить тѣхъ агентовъ дороги, которые, терпѣливо вынося оскорбительное для нихъ обращеніе прибывающихъ въ Маньчжурію новичковъ-офицеровъ, продолжали честно и усердно выполнять свой служебный долгъ и изъ-за некорректныхъ поступковъ отдѣльныхъ лицъ не переставали свято чтить русскую армію, высланную для борьбы съ непріятелемъ.

Выше было уже неоднократно отмѣчено, что къ началу военныхъ дѣйствій дорога не могла еще считаться вполнѣ достроенной. Изъ подсчетовъ, приведенныхъ въ упомянутой книгѣ Дружинина «Очеркъ дѣятельности Восточно-Китайской желѣзной дороги во время войны» видно, что станціонныхъ и разъѣздныхъ путей не было уложено до проекта 125,12 версты. Изъ намѣченныхъ къ открытію 74 разъѣздовъ къ 1-му февраля 1904 года было открыто лишь 15. Необходимый матеріалъ нужно было доставить изъ Россіи, при чемъ требовалось около 128 верстъ рельсовъ, 103,000 пудовъ скрѣпленій, около 1,000 шт. стрѣлокъ, столько же крестовинъ и т. д. Не вездѣ было оборудовано водоснабженіе, телеграфъ, жилыя помѣщенія, постоянныя мастерскія, и при всемъ томъ чувствовался крайній недостатокъ агентовъ, которыхъ и рань-

ше приходилось спеціально выписывать изъ Россіи. Комиссія по пріемкѣ дороги въ эксплоатацію оцѣнила всѣ недодѣлки противъ проекта въ 57 милліоновъ рублей. Съ открытіемъ военныхъ дѣйствій предстояло экстренно выполнитъ всѣ эти работы, но, кромѣ того, военное вѣдомство, какъ мы видѣли, сразу же предъявило свои спеціальныя требованія, не предусмотрѣнныя никакими проектами. Строительные расходы, вызванные потребностями военнаго времени, достигали колоссальной цифры въ 100 милліоновъ рублей. Первоначально самое напряженное строительство велось по требованію военнаго вѣдомства въ головномъ участкѣ дороги близъ самаго театра военныхъ дѣйствій, но въ виду извѣстныхъ неудачъ арміи дорога по мѣрѣ отступленія переходила во владѣніе непріятеля. Такимъ образомъ, все построенное въ головномъ участкѣ оказывалось не только безполезнымъ, но даже вреднымъ, такъ какъ обогащало непріятеля. Несмотря на рядъ неудачъ, наше военное командованіе не оставляло мысли о наступательныхъ дѣйствіяхъ; въ связи съ этимъ на дорогу возлагались все новыя и новыя заданія. Еще 26-го февраля 1904 года, генералъ-лейтенантъ Линевичъ приказалъ произвести изысканія отъ Ляояна и Хайчена по направленію къ р. Ялу для постройки желѣзной дороги къ Кореѣ. Штабъ арміи требовалъ развитія станцій Ляоянъ, Янтай, Мукденъ, Хайченъ и т. д. 1-го іюля Командующій арміей приказалъ въ нѣсколько дней усилить пропускную способность южной линіи, было также отдано распоряженіе уложить нѣсколько дополнительныхъ путей на вѣткѣ Хайченъ—Шахэцзы. Отступая передъ напоромъ непріятеля съ юга, не переставали думать о наступленіи въ Корею; еще 14-го іюля въ Хайченъ прибыло 13 платформъ рельсовъ, а, между тѣмъ, русскія войска очищали станціи: Вафангоу,—3-го іюня, Ванцзялинъ—5-го іюня, Гайчжоу—20-го іюня, Дашичао—1-го іюля, Инкоу—въ тотъ же день, Хайченъ—20-го іюля и, наконецъ, Ляоянъ—19—20 августа. Такимъ образомъ, перешла во владѣніе непріятеля и начатая постройкой дорога къ Кореѣ.

Неудачи русской арміи въ Южной Маньчжуріи, закончившіяся общимъ отступленіемъ къ сѣверу, внесли крупное разстройство и много осложненій въ хозяйственную дѣятельность дороги. Какъ сказано выше, желѣзнодорожный путь со всѣми постройками и сооруженіями, по мѣрѣ отхода войскъ къ сѣверу, переходилъ къ непріятелю. Агентамъ дороги стоило нечеловѣческихъ усилій спасать отъ той же участи хотя бы подвижной составъ дороги. О рѣшеніи отступать сообщалось за нѣсколько часовъ до самаго отступленія. Между тѣмъ, на послѣдней станціи, вблизи укрѣпленныхъ позицій, какъ-разъ сосредоточивалась выгрузка прибывающихъ съ сѣвера эшелоновъ, интендантскаго имущества и т. д. Сотни вагоновъ со снарядами, теплой одеждой, провіантомъ стояли тутъ же наготовѣ, чтобы по первому сигналу двинуться туда, гдѣ они потребуются.

興安夏季病院

Sanatorium.

扎蘭屯站雅魯河木橋圖

Мостики на рѣкѣ Ялъ въ Чжаланьтунѣ.
A bridge on the river.

Наконецъ, тутъ же стояли сотни вагоновъ, занятые подъ жилье. Все это огромное имущество нужно было въ нѣсколько часовъ вывезти, чтобы спасти отъ непріятеля. Къ чести агентовъ дороги слѣдуетъ сказать, что они успѣшно выполняли эту задачу: въ какіе-нибудь 12—18 часовъ вывозили всѣ паровозы и вагоны, при чемъ иногда приходилось вывозить и десятки тысячъ раненыхъ. Нерѣдко погрузка и отправленіе послѣднихъ поѣздовъ совершались подъ японскимъ обстрѣломъ. Въ числѣ грузовъ были въ большомъ количествѣ и коммерческіе, которые за спѣшкой вывозились на сѣверъ безъ всякихъ документовъ. Уже въ глубокомъ тылу старшіе агенты устанавливали принадлежность грузовъ и выдавали ихъ владѣльцамъ *).

Послѣ эвакуаціи такихъ пунктовъ, какъ Ляоянъ и Мукденъ, когда сразу въ однѣ сутки грузилось и отправлялось на сѣверъ до 50-ти груженыхъ поѣздовъ въ Харбинъ, создалось неимовѣрное загроможденіе станцій, вызывавшее опасныя преграды движенію воинскихъ эшелоновъ. Въ виду этого начальникъ военныхъ сообщеній распорядился вывезти на Интендантскій разъѣздъ **) около 20,000 вагоновъ и всѣ тамъ разгрузить прямо на землю, не считаясь съ тѣмъ, кому принадлежатъ грузы. Подъ открытымъ небомъ оказалось лежащимъ полтора милліона пудовъ такого цѣннаго груза, какъ сахаръ, табакъ, колоніальные товары и др. За недостаткомъ воинской охраны часть этого груза была расхищена, часть попорчена дождемъ. Результатомъ явился рядъ претензій къ дорогѣ со стороны грузовладѣльцевъ.

Вотъ нѣкоторыя данныя, характеризующія работу агентовъ дороги непосредственно на полѣ сраженія въ періодъ мукденскихъ боевъ (заимствованы изъ офиціальныхъ сводокъ того времени).

«До 18-го февраля желѣзная дорога усиленно работала по подвозу на позиціи по Фушунской и Суятунской вѣтвямъ боевыхъ матеріаловъ, провіанта, фуража и вывозу раненыхъ; съ этого же дня началась постепенная эвакуація линіи. Сперва была закрыта вѣтка отъ ст. Суятунь до ст. Даваньганьпу протяженіемъ 22 версты, со ст. Даваньганьпу, Суходяпу, Суятунь и постомъ 22 версты; на долю служащихъ станціи Суятунь выпалъ громадный трудъ по спѣшной эвакуаціи раненыхъ Отступленіе было при потрясающей обстановкѣ. Вокругъ бой и пожаръ. Раненые спѣшно грузились во всякіе вагоны, загруженные эвакуаціоннымъ грузомъ и порожніе, грузились госпиталя; послѣдними же отступали станціонные служащіе. Начальникъ станціи Даваньганьпу Яковлевъ выѣхалъ съ послѣднимъ поѣздомъ, биткомъ наполненнымъ ранеными, въ то время, когда ружейная пальба происходила въ 2 верстахъ отъ станціи и на самой станціи падали снаряды. Эвакуація настолько была неожиданна, что по нормѣ составовъ не хватало паровозовъ. Нѣкоторые поѣзда уходили въ составѣ свыше 60-ти вагоновъ. Яковлевъ, оставивъ свою станцію, уже въ качествѣ охотника остался на

---

*) Весьма существенную помощь арміи и дорогѣ оказывала въ это время Заамурская желѣзнодорожная бригада, подчиненная Управляющему дорогою. Объ этомъ см. ниже, глава объ охранѣ дороги.

**) Возлѣ Харбина.

сосѣдней станціи Суходяпу, чтобы помогать товарищамъ при ея эвакуаціи При этой станціи имѣлся не увезенный артиллерійскій складъ снарядовъ, который могъ попасть въ руки непріятеля. Совмѣстно съ военными Яковлевъ поджегъ интендантскій складъ и взорвалъ артиллерійскій складъ при помощи соломы, уложенной имъ въ видѣ бичевки на значительное разстояніе между интендантскимъ и артиллерійскимъ складами. Взрывъ склада, когда тысячи снарядовъ взлетѣли сразу на воздухъ, представлялъ собою нѣчто ужасное...

20 февраля, въ 8 часовъ вечера, завѣдывающій отдѣленіемъ движенія г. Слаута получилъ приказаніе военнаго начальства начать эвакуацію Фушунской вѣтки. Въ этотъ моментъ имѣлось на вѣткѣ 736 вагоновъ на 4-хъ разъѣздахъ и на карьерномъ балластномъ пути 35-ой версты. Въ 9 часовъ вечера станціи приступили къ погрузкѣ болѣе цѣнныхъ грузовъ. Въ 11 часовъ вечера выяснилось, что, въ виду тревожныхъ обстоятельствъ, слѣдуетъ удалить съ вѣтви весь подвижной составъ еще до разсвѣта, такъ какъ отъ Угольнаго разъѣзда, начальнаго пункта вѣтки отъ главной линіи, наши войска отойдутъ къ 5-ти часамъ утра, и разъѣздъ этотъ можетъ быть обстрѣлянъ непріятелемъ; при этомъ предложено было оставить на нѣкоторое время телеграфистовъ при аппаратахъ. Въ это время выяснилось, что на станцію Фушунь и разъѣздъ Таваюцзы прибыло съ позиціи до 3,000 раненыхъ. Послать за ранеными поѣздъ изъ Мукдена было рискованно, а санитарные оборудованные поѣзда на вѣткѣ были всѣ израсходованы. Тогда были освобождены на ст. Фушунь 90 вагоновъ изъ-подъ жилья служащихъ и рабочихъ станціи и Фушунскихъ копей, имъ предложено отступать пѣшкомъ, а изъ этихъ вагоновъ было сформировано два поѣзда по 45 теплушекъ, которые были поданы подъ нагрузку раненыхъ. Посадка раненыхъ въ поѣзда затянулась и только въ 9 часовъ утра поѣзда были двинуты къ Угольному разъѣзду, который уже былъ обстрѣлянъ непріятелемъ. Поѣзда эти прошли Угольный разъѣздъ безъ остановки, при чемъ послѣдній поѣздъ ушелъ около часа дня. Послѣ этого начальникъ разъѣзда Каплановскій со служащими ушелъ въ Мукденъ пѣшкомъ, оставивъ на мѣстѣ телеграфиста. Послѣдній оставался на своемъ посту до поздняго вечера и лишь, получивъ разрѣшеніе, ночью, уже среди непріятельскихъ разъѣздовъ, ушелъ также пѣшкомъ въ Мукденъ. Но молодецъ телеграфистъ не пожелалъ оставить японцамъ аппарата, снялъ таковой и принесъ съ собой.

Фушунская вѣтка къ вечеру того же числа была совершенно покинута нашими войсками, между тѣмъ, въ балластномъ карьерѣ 35-ой версты оставалось еще 60 платформъ (карьеръ въ концѣ вѣтки подъ Фушуномъ). Не оставлять же японцамъ желѣзнодорожнаго добра, рѣшили желѣзнодорожники; быстро собрались охотники: машинистъ и три агента. Безъ огней, осторожно подвелъ машинистъ паровозъ и дружно взялись сцѣплять платформы. Поѣздъ готовъ,—тронулся, но большинство платформъ было съ грузомъ балласта; упряжные приборы не выдержали и нашимъ охотникамъ удалось спасти только 36 платформъ, а 24 осталось. Японцы раннимъ утромъ заняли Фушунскую вѣтвь.

22 февраля, утромъ, въ Мукденѣ стали поговаривать, что японская колонна пробирается въ обходъ нашего расположенія къ западу отъ желѣзной дороги, про-

тивъ разъѣзда № 97. Вскорѣ это подтвердилось, и въ часъ дня начальникъ военныхъ сообщеній потребовалъ отправить со станціи Мукденъ экстренный поѣздъ на разъѣздъ № 97-й съ однимъ батальономъ пѣхоты при двухъ пушкахъ. Черезъ полчаса поѣздъ уже грузился и къ 3 часамъ дня былъ на разъѣздѣ № 97-й. 23 февраля отрядъ этотъ уже вошелъ въ активное соприкосновеніе съ непріятелемъ и весь день защищалъ разъѣздъ № 97-й, т.-е. возможность перерыва сообщенія съ Мукденомъ.

Въ это время въ Мукденѣ имѣлось еще свыше 2,000 вагоновъ и около 8-ми тысячъ раненыхъ.

Кромѣ того, еще грузились осадныя орудія. Непріятель, между тѣмъ, усиленно обстрѣливалъ орудійнымъ огнемъ разъѣздъ № 97. Снаряды падали на самомъ разъѣздѣ и повредили тендера у двухъ паровозовъ. Всѣ служащіе работали подъ огнемъ. Въ 9 часовъ утра 23-го получилось полное прекращеніе телеграфнаго дѣйствія отъ станціи Мукденъ на сѣверъ. Немедленно былъ отправленъ паровозъ, съ которымъ выѣхали упомянутый уже выше агентъ Яковлевъ, контролеръ-механикъ телеграфа Преображенскій и надсмотрщикъ телеграфа Котовъ. Оказалось, что всѣ телеграфные провода въ разъѣздѣ № 97 были разорваны непріятельскими снарядами. Указанные агенты подъ огнемъ непріятеля возстановили телеграфное дѣйствіе, при чемъ въ надсмотрщика Котова попала ружейная пуля въ то время, когда онъ, вскарабкавшись на телеграфный столбъ, подвѣшивалъ провода. Пуля была на излетѣ и потому, не причинивъ вреда и пробивъ верхнее ватное пальто, застряла въ сюртукѣ.

Послѣ возстановленія телеграфнаго дѣйствія было получено увѣдомленіе съ разъѣзда № 97, что пальба стихаетъ. Тогда завѣдывающій движеніемъ Слаута рѣшилъ эвакуировать Мукденъ путемъ отправки поѣздовъ «пакетами». Первый пакетъ состоялъ изъ восьми поѣздовъ, въ томъ числѣ 4 санитарныхъ теплушечныхъ, 1—съ мелинитовами бомбами осадной артиллеріи, 1—съ классными вагонами и 2—съ грузомъ. Поѣзда слѣдовали одинъ за другимъ въ разстояніи около 300—500 саженъ. Пакетъ сопровождалъ ревизоръ движенія Волковъ. Какъ только показался на разъѣздѣ № 97 первый поѣздъ, тотчасъ непріятель открылъ усиленную артиллерійскую пальбу по разъѣзду, но поѣзда прошли благополучно.

Затѣмъ всю ночь такими же пакетами, по пяти поѣздовъ, отходили изъ Мукдена на сѣверъ и прибывали съ сѣвера поѣзда съ порожними теплушками для эвакуаціи раненыхъ и паровозы резервомъ для принятія поѣздовъ.

Наступило 24-е февраля. Съ разсвѣта загорѣлся бой на всемъ протяженіи отъ Угольнаго разъѣзда, что къ югу отъ Мукдена, до станціи Хушитай, расположенной въ 19 верстахъ сѣверу отъ Мукдена, а еще много оставалось вывозить изъ Мукдена. Задача была не легкая. Въ 4 часа дня вдругъ совершенно неожиданно послышались орудійные залпы на сѣверо-востокѣ отъ Мукдена. Всѣмъ стало ясно, что Мукденъ окруженъ непріятелемъ и что только остался узкій перешеекъ для ухода изъ Мукдена, а именно—по желѣзной дорогѣ. Измученные и изнуренные служащіе желѣзной дороги, не спавшіе, не ѣвшіе уже четвертыя сутки, выбивались изъ силъ, но мысль о предстоящей опасности раненымъ всѣмъ придала новую энергію. О себѣ никто не думалъ: всѣ дружно взялись за вывозъ раненыхъ и военныхъ грузовъ.

Въ 9 часовъ вечера военное начальство предупредило, что до 5-ти часовъ утра 25-го февраля не должно быть никого въ Мукденѣ. Въ 11 часовъ 30 минутъ вечера былъ отправленъ пакетъ въ пять поѣздовъ съ потушенными огнями на паровозахъ, въ вагонахъ и сигнальныхъ фонаряхъ. Этотъ пакетъ скрещивался на станціи Хушитай съ 10 паровозами, вызванными со станціи Тѣлинъ для уборки остальныхъ поѣздовъ и слѣдующими по два вмѣстѣ, каждая пара въ разстояніи около 200 саженей. Пакетъ паровозовъ вышелъ со ст. Хушитай въ 2 часа 5 мин. ночи 25 февраля и къ 3 часамъ ночи былъ въ Мукденѣ, а въ 3 часа 45 мин. ночи началась отправка изъ Мукдена послѣдняго пакета изъ 14 поѣздовъ. Послѣдній поѣздъ, съ которымъ уѣхали желѣзнодорожные служащіе, ушелъ изъ Мукдена около 6 часовъ 30 минутъ утра. Поѣздъ оставлялъ за собою опустѣвшую станцію Мукденъ и объятые огнемъ всѣ склады, которые не могли быть эвакуированы.

Въ эту памятную ночь изъ Мукдена былъ отправленъ паровозъ съ двумя вагонами на югъ, на мостъ Хунхэ, въ сопровожденіи неутомимаго охотника, начальника уже сгорѣвшей станціи Даваньганьпу—Яковлева, для взятія 6 пушекъ Пограничной стражи, охранявшихъ мостъ. Пушки благополучно были погружены и вывезены, послѣ чего мостъ былъ взорванъ въ 5 часовъ утра.

Въ этой дѣятельной, заслуживающей высокой похвалы, кромѣ уже поименованныхъ агентовъ движенія гг. Слаута, Яковлева, Волкова, Преображенскаго, Котова, принимали участіе агенты гг. Ананьевъ, Калачинскій, Казаковъ, Покровскій, Каплановскій, Крыловъ, Аузанъ, Фроловъ, Мышецкій, Шиллеръ, Буціаловскій, Домбровскій, Опаринъ, Трумпе и Малиновскій. Къ сожалѣнію, остались невыясненными фамиліи агентовъ службы тяги, а особенно храбрыхъ машинистовъ, безстрашно прослѣдовавшихъ на фушунскую вѣтвь и на мостъ Хунхэ.

Въ результатѣ съ 20 по 21 февраля изъ Мукдена было отправлено 101 поѣздъ съ 4,200 вагонами, изъ коихъ 46 санитарныхъ поѣздовъ.

Для каждаго, кто знакомъ съ техникою движенія по одноколейной дорогѣ, ясно, что выполненіе только-что указанной задачи было поистинѣ крайне труднымъ, даже при обычныхъ условіяхъ; между тѣмъ, вся работа по эвакуаціи станціи Мукденъ, Суятунской и Фушунской вѣтвей происходила среди потрясающей картины боевой обстановки.

Телеграфные провода постоянно подвергались порчѣ, полотно дороги—взрывамъ и обстрѣлу, снаряды падали на станціяхъ и разъѣздахъ, вслѣдствіе чего происходила постоянная задержка въ составленіи поѣздовъ и ихъ движеніи.

Ко всѣмъ этимъ условіямъ нужно еще прибавить то нервное состояніе, въ которомъ находились желѣзнодорожные агенты, работая среди стоновъ раненыхъ, погружаемыхъ въ поѣзда.

Еще 23 февраля, ночью, завѣдывающій движеніемъ г. Слаута доносилъ Управляющему дорогою: «Служащіе дошли до крайняго утомленія, но всѣ требованія военнаго вѣдомства выполняемъ безусловно, срочно и успѣшно. Долго ли выдержимъ,—не знаю. На нѣкоторыхъ служащихъ нѣтъ лица, всѣ дежурные уже третьи сутки безъ отдыха и пищи».

На это донесеніе генералъ-маіоръ Хорватъ отвѣтилъ слѣдующей телеграммой на имя всѣхъ служащихъ на ст. Мукденъ и вѣтвяхъ:

«Знаю, съ какой энергіей и самоотверженіемъ вы всѣ работаете, пренебрегая отдыхомъ и опасностью; вотъ уже около десяти дней вы напряженно работаете днемъ и ночью съ поразительнымъ хладнокровіемъ и спокойствіемъ подъ огнемъ непріятеля, водите поѣзда и исправляете путь и телеграфъ. Вы дѣлаете ваше дѣло, руководимые чувствомъ долга, и не ищете похвалъ и благодарности, но я, вполнѣ справедливо оцѣнивая вашу дѣятельность, не могу удержаться, чтобы не выразить вамъ, мои дорогіе сослуживцы, свою благодарность за вашу спокойную работу. Желаю вамъ силъ успѣшно выполнить выпавшую на вашу долю трудную задачу. Увѣренъ, что вы ее выполните».

Управляющій дорогою, какъ мы видѣли, былъ правъ. Служащіе до послѣдней минуты не только выполнили свой долгъ, но выполнили его стойко, спокойно и твердо.

Машинистъ, ведущій поѣздъ подъ выстрѣлами непріятеля, надсмотрщикъ телеграфа, карабкающійся на телеграфный столбъ, когда рядомъ падаютъ шимозы и почти изъ рукъ у него рвутъ телеграфные провода, путевой десятникъ, скрѣпляющій рельсы среди падающихъ снарядовъ, или телеграфистъ, остающійся одинъ на разъѣздѣ, чтобы пропустить послѣдній поѣздъ и уносящій ночью, среди непріятельскихъ разъѣздовъ, аппаратъ, чтобы не оставить его непріятелю, должны быть признаны такими же героями, какъ солдаты на передовыхъ позиціяхъ».

Нельзя не отмѣтить, что и въ чисто-военныхъ операціяхъ дорога съ самаго начала оказывала посильную техническую и даже боевую помощь. Напримѣръ, послѣ перваго же нападенія японцевъ на нашъ флотъ и поврежденіе русскихъ крейсеровъ, въ виду недостаточной оборудованности Портъ-Артура доковыми сооруженіями для починки судовъ, по иниціативѣ нашихъ инженеровъ тотчасъ же были сняты мастера съ постройки мостовъ и тоннелей на линіи дороги и во главѣ съ инженеромъ Плисовскимъ спѣшно высланы въ Портъ-Артуръ; многія приспособленія для починки судовъ были здѣсь, такимъ образомъ, устроены техническими силами дороги; въ частности инженеръ Игнаціусъ лично спроектировалъ расширенныя ворота въ докъ.

Интересно, что морское вѣдомство тогда не вполнѣ оцѣнило эти усилія, и даже, въ лицѣ адмирала Григоровича, вступило въ нѣкоторыя пререканія съ нашими инженерами по поводу ихъ вмѣшательства.

Славное участіе Заамурской желѣзнодорожной бригады и частей Пограничной стражи въ боевыхъ операціяхъ будетъ подробно описано въ соотвѣтствующей главѣ.

Къ сожалѣнію, героическія усилія персонала дороги, отдѣльно взятыя, были, конечно, недостаточны, чтобы компенсировать полностью техническую неподготовленность къ военнымъ дѣйствіямъ какъ К. В. ж. д., такъ и всей

сибирской магистрали. Эту вполнѣ естественную техническую слабость К. В. ж. д. сурово обличалъ впослѣдствіи А. Н. Куропаткинъ въ упомянутыхъ уже своихъ мемуарахъ *), подвергая попутно осужденію и самый фактъ постройки нами желѣзнодорожной линіи по Маньчжуріи.

Въ ближайшіе послѣ войны годы вообще вновь прокатилась въ русской печати волна злорѣчій и осужденій по адресу К. В. ж. д., побудившая Правленіе О-ва выступить съ энергичнимъ протестомъ по этому поводу въ особомъ обширномъ офиціальномъ докладѣ.

Во избѣжаніе возможныхъ упрековъ въ одностороннемъ подборѣ матеріаловъ для настоящаго историческаго обзора представляется умѣстнымъ остановиться на этихъ неблагопріятныхъ отзывахъ о К. В. ж. д., въ частности на оцѣнкѣ столь виднаго государственнаго дѣятеля, какъ А. Н. Куропаткинъ, тѣмъ болѣе, что во взглядахъ автора «Итоговъ войны» на К. В. ж. д. чувствуется нѣкоторое несоотвѣтствіе съ его предшествовавшей отвѣтственной ролью въ русской дальневосточной политикѣ.

Къ вопросу о Китайской Восточной желѣзной дорогѣ А. Н. Куропаткинъ въ своемъ обширномъ трудѣ подходитъ дважды: въ главѣ 8-й, въ подзаголовкѣ «Слабость сибирской магистрали и Китайской Восточной желѣзной дороги» (стр. 224—248)—со стороны недостаточно успѣшной работы дороги во время войны, и въ главѣ 6-й, въ подзаголовкѣ «Мнѣнія военнаго министра въ 1900—1903 гг. по маньчжурскому и корейскому вопросамъ» (стр. 178—154)—съ точки зрѣнія общегосударственнаго значенія дороги.

Вотъ что пишетъ бывшій Главнокомандующій по первому изъ этихъ вопросовъ.

«...Послѣ флота важнѣйшимъ факторомъ, облегчившимъ японцамъ ихъ наступательныя операціи и затруднившимъ нашу боевую дѣятельность, послужила слабость Сибирской магистрали и Восточно-Китайской желѣзной дороги. Чѣмъ сильнѣе была бы наша Сибирская магистраль, тѣмъ быстрѣе мы могли бы выполнить сосредоточеніе нашей арміи. При условіяхъ, въ которыхъ велась война, быстро собранныя 150,000 человѣкъ могли сдѣлать больше, чѣмъ 300,000, собираемые въ теченіе 9 мѣсяцевъ времени и подставляемые подъ удары по частямъ.

«Изъ представленной мною 24 іюля 1903 года всеподданнѣйшей записки видно, что въ августѣ 1901 года мы могли располагать для военныхъ перевозокъ на Восточной Китайской желѣзной дорогѣ 20-ю вагонами въ сутки. Лѣтомъ 1903 года мы располагали 75 вагонами, а съ 1 января 1904 г. намъ было обѣщано для военныхъ перевозокъ 5 паръ военныхъ поѣздовъ въ сутки, 35-вагоннаго состава, что даетъ

---

*) «Итоги войны».

175 вагоновъ въ каждую сторону. Эти обѣщанія не были осуществлены. Для сквозного движенія по Сибирской дорогѣ мы могли въ 1903 году разсчитывать лишь на 4 воинскихъ поѣзда, а по Восточной Китайской—лишь на 3 слабаго состава.

«...На случай разрыва съ Японіей, кромѣ войскъ Дальняго Востока, предполагалось сначала двинуть изъ Европейской Россіи на подкрѣпленіе 4 корпуса: два дѣйствующихъ и два резервныхъ. Планы перевозки, въ виду неготовности желѣзной дороги и неизвѣстности, съ какою быстротою можно будетъ производить ея усиленіе, составлялись только съ весьма условною точностью. Мы ожидали, что съ января 1904 года Сибирская и Восточная Китайская желѣзныя дороги могутъ давать намъ ежедневно по 5 паръ воинскихъ поѣздовъ. Такимъ образомъ, даже не принимая въ расчетъ половины назначенныхъ на Дальній Востокъ подкрѣпленій, сосредоточеніе относительно слабыхъ нашихъ силъ требовало до 5 мѣсяцевъ со дня объявленія войны. Очевидно, что при такой медленности сбора войскъ, они подставлялись бы нашему противнику по частямъ. Поэтому главною заботою военнаго министра было добиться возможно быстраго усиленія Сибирской и Восточно-Китайской магистралей первоначально до 7 паръ воинскихъ поѣздовъ въ сутки, а на южной вѣтви Восточной Китайской желѣзной дороги, по которой движеніе должно было производиться черезъ Харбинъ съ 2-хъ сторонъ—съ Приамурья и съ Забайкалья,—до 14 паръ поѣздовъ въ сутки.

«Представленный мною докладъ былъ утвержденъ, при чемъ противъ цифры въ 14 паръ послѣдовала Высочайшая отмѣтка: «хотя бы до 12 паръ воинскихъ поѣздовъ».

«...16-го января 1904 года Намѣстникъ прислалъ депешу о состояніи Китайской Восточной желѣзной дороги, въ которой значится: «вновь полученныя свѣдѣнія о состояніи Китайской Восточной желѣзной дороги даютъ основаніе, несмотря на офиціально заявленныя цифры о ея провозоспособности, усумниться въ полной пригодности дороги для выполненія въ настоящее время усиленнаго воинскаго движенія. Ощущается недостатокъ въ ремонтныхъ средствахъ, много паровозовъ пришло въ негодность. Водоснабженіе оказывается настолько не обезпеченнымъ, что изъ-за него дорога недавно должна была отказаться отъ срочной доставки грузовъ. Личный составъ, кромѣ воинскихъ чиновъ, нельзя признать вполнѣ надежнымъ. Среди служащихъ появляются уже нѣкоторые признаки безпокойства, но самый существенный недочетъ заключается въ отсутствіи на линіи достаточныхъ запасовъ топлива,—уголь сосредоточивается, главнымъ образомъ, въ Дальнемъ и оттуда развозится по линіи по 1,000 тоннъ ежедневно, но изъ этого количества только половина идетъ на приращеніе запасовъ, а другая составляетъ существенную потребность самой дороги. Для вывоза на линію всего Дальнинскаго запаса нужно еще около 25 дней, послѣ чего только дорога будетъ обезпечена для усиленнаго движенія на время до 3 мѣсяцевъ. На большіе заказы, сдѣланные дорогой, едва ли можно разсчитывать въ случаѣ военнаго времени, такъ какъ они подлежатъ доставкѣ моремъ».

«... На засѣданіи Особаго Совѣщанія 22-го января, т.-е. за 4 дня до начала военныхъ дѣйствій, представитель Китайской Восточной желѣзной дороги заявилъ, что по Китайской Восточной желѣзной дорогѣ можетъ пускаться въ январѣ всего

5 паръ поѣздовъ. Въ апрѣлѣ разсчитываютъ довести пропускную способность до 6 паръ на магистрали и до 7 паръ на южной вѣтви.

«... 3-го февраля мною была получена слѣдующая депеша Министра Путей Сообщенія князя Хилкова: «Вернулся съ осмотра Забайкальской. Въ Маньчжуріи видѣлся съ Хорватомъ... Онъ обѣщалъ, что теперь можетъ принимать войсковыхъ поѣздовъ 3 пары на западномъ участкѣ, 5—на южномъ. Дальнѣйшее усиленіе зависитъ почти исключительно отъ подвижного состава, который будетъ переданъ... На станціи Маньчжурія принимаются мѣры къ временному помѣщенію въ баракахъ и землянкахъ отъ 4 до 6 тысячъ».

Изъ этой депеши видно, что мы начали войну съ Японіей, располагая для мобилизаціи, сосредоточенія и подвозки запасовъ лишь 3-мя воинскими поѣздами въ сутки, ибо пропускъ по западной вѣтви Восточно-Китайской желѣзной дороги опредѣлялъ силу движенія на всемъ протяженіи отъ Европейской Россіи до Харбина. Такимъ образомъ, въ первый періодъ войны главной пробкой для скорѣйшаго успѣха перевозокъ служилъ западный участокъ Восточной Китайской желѣзной дороги.

Насколько много требовалось исполнить вновь, чтобы хотя нѣсколько усилить Маньчжурскую дорогу, видно изъ доставленной мнѣ 25 февраля 1904 года по особому совѣщанію расцѣночной вѣдомости. Правленіе Восточно-Китайской желѣзной дороги опредѣлило, что для доведенія провозоспособности дороги до 7 паръ и по южной вѣтви до 12 паръ воинскихъ поѣздовъ требуется 44.240,000 рублей... Главными статьями расходовъ явились проложеніе 126 верстъ станціонныхъ путей, требовавшихъ доставки и развозки по линіи 602,000 пудовъ рельсовъ и скрѣпленій. Затѣмъ требовалось выстроить 224 паровозныхъ стойла, 7,600 кв. саж. мастерскихъ и 2,400 кв. платформъ. Но наиболѣе важную статью расходовъ составлялъ составъ на сумму свыше 23.000,000 рублей, въ томъ числѣ 335 паровозовъ, 2,350 товарныхъ вагоновъ, 810 платформъ и 113 пассажирскихъ вагоновъ.

По этому поводу Министръ Финансовъ сдѣлалъ заключеніе, что «на доставку всего вышеуказаннаго груза можно разсчитывать не ранѣе осени».

Въ виду задержки въ Харбинѣ 3 полковъ 1-й Сибирской дивизіи, на усиленіе Маньчжурской арміи въ теченіе всего апрѣля не прибыло ни одного батальона, а, между тѣмъ, 18 апрѣля мы понесли неудачу подъ Тюренченомъ, а 23 апрѣля началась высадка арміи Оку у Бицзыво».

Въ дальнѣйшемъ изложеніи генералъ Куропаткинъ оцѣниваетъ большія заслуги вѣдомствъ, принимавшихъ участіе въ организаціи доставки войскъ, въ слѣдующихъ выраженіяхъ:

«Изъ вышеизложеннаго видно, какую рѣшающую роль въ нашихъ дѣйствіяхъ имѣла желѣзная дорога. На министерствахъ—Путей Сообщенія, Финансовъ и отчасти на Военномъ лежала весьма важная и отвѣтственная задача—не потерять ни одного дня для усиленія дороги. Оглядываясь на то, что было этими вѣдомствами исполнено, нельзя не признать достигнутыхъ результатовъ весьма большими, а службу всѣхъ желѣзнодорожныхъ агентовъ, работавшихъ днемъ и ночью,—въ высокой степени напряженной и самоотверженной.

Ко времени заключенія мира мы имѣли въ предѣлахъ намѣстничества армію въ одинъ милліонъ человѣкъ, снабженную всѣмъ необходимымъ для боя и для жизни.

Результаты для слабой одноколейной дороги поразительные. Но, именно, вслѣдствіе слабости дороги результатъ этотъ достигался при форсированной работѣ въ теченіе двухъ лѣтъ.

На основаніи моихъ донесеній въ Петербургѣ первоначально приступили къ разработкѣ предварительныхъ соображеній о проложеніи второго пути. Высказывались способы доставить рельсы на дорогу безъ сокращенія военныхъ перевозокъ. Предполагалось перевезти ихъ Ледовитымъ океаномъ. Кажется, дѣлались попытки даже къ сему, но затѣмъ, къ сожалѣнію, отказались отъ мысли проводить во время войны вторую линію. Между тѣмъ, всѣ земляныя и массу другихъ работъ можно было бы выполнить, не ослабляя воинскаго движенія. Приведя это серьезное мѣропріятіе въ исполненіе, мы и послѣ войны чувствовали бы свое положеніе на Дальнемъ Востокѣ несравненно болѣе прочнымъ, чѣмъ въ настоящее время».

Этимъ заканчивается часть записокъ А. Н. Куропаткина, относящихся къ вопросу о работѣ во время русско-японской войны Китайской Восточной желѣзной дороги.

По вопросу о самой идеѣ постройки Китайской Восточной желѣзной дороги А. Н. Куропаткинъ въ тѣхъ же мемуарахъ пишетъ (стр. 148—165):

«Японско-китайская война доказала военную неподготовленность Китая и въ то же время опредѣлила серьезное военное значеніе на Дальнемъ Востокѣ Японіи. Россія вмѣстѣ съ другими державами вынудила Японію покинуть завоеванный ею Квантунскій полуостровъ съ Портъ-Артуромъ. Это составило первый и рѣшительный шагъ къ тому, чтобы на Дальнемъ Востокѣ поставить Японію въ ряды нашихъ враговъ. Явилось новое положеніе вещей, при которомъ полная наша неготовность въ военномъ отношеніи на Дальнемъ Востокѣ становилась тревожною.

Въ 1895--1896 гг. нашъ Приамурскій край былъ, можно сказать, беззащитенъ отъ нападенія японцевъ: на всей огромной территоріи Приамурскаго военнаго округа было расположено всего 19 батальоновъ пѣхоты. Пришлось безотлагательно усилить наши войска на Дальнемъ Востокѣ и обратить Владивостокъ въ приморскую крѣпость. Но главное—требовалось возможно скорѣе создать желѣзнодорожную связь съ Европейской Россіей и Дальнимъ Востокомъ.

До японско-китайской войны никто и не сомнѣвался, что Сибирская магистраль должна итти только по русскимъ владѣніямъ. Обнаруженная въ 1894—1895 гг. военная неподготовленность Китая вызвала новый проектъ вести магистраль по Маньчжуріи, чѣмъ сокращалась линія на 500 верстъ. Напрасно командующій войсками и генералъ-губернаторъ Приамурскаго края генералъ Духовской боролся противъ этого проекта, указывая опасность его для Россіи, доказывая, что дорога, проведенная по Маньчжуріи, будетъ выгодна только китайскому, а не русскому населенію. Мнѣніе генерала Духовского не приняли, и мы провели, дорогу огромнаго для насъ значенія по чужой странѣ. Увлеченіе возможностью придать этой дорогѣ міровое зна-

ченіе, привлекая на нее транзитные грузы, взяло верхъ надъ скромными, но и болѣе близкими намъ нуждами Приамурскаго края.

Опасенія генерала Духовского оправдались очень скоро. Уже въ 1900 году возставшее населеніе разрушило часть построенной линіи, наши войска въ Харбинѣ были вынуждены къ оборонѣ. Мы потеряли годъ времени, истратили массу лишнихъ милліоновъ и въ то же время очень скоро убѣдились, что, кромѣ пассажировъ, почты и самаго ограниченнаго количества наиболѣе цѣнныхъ товаровъ, по этой магистрали транзитныхъ грузовъ не пойдетъ. Перевозка моремъ дешевле и обезпеченнѣе. Мечты о міровомъ значеніи этого предпріятія пришлось бросить и признать, что магистраль представляетъ участокъ Сибирской дороги, проходящій на разстояніи 1,200 верстъ не по русской территоріи, требующій, къ тому же, спеціальной и значительной охраны съ большимъ расходомъ денежныхъ средствъ.

Предположеніе Министра Финансовъ, что постройка дороги черезъ Маньчжурію будетъ стоить на 15 милліоновъ рублей дешевле, чѣмъ по нашимъ владѣніямъ, тоже не оправдалось, ибо по стоимости постройки Маньчжурская дорога наиболѣе дорогое изъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій Россіи.

Такимъ образомъ, маньчжурская магистраль скоро перестала давать надежду имѣть міровое значеніе, скоро опредѣлилось, что и экономическое значеніе этой дороги, важное для мѣстнаго китайскаго населенія, будетъ весьма незначительно для Россіи.

Прибавимъ, что это невыгодное для Россіи предпріятіе составило первое и важное доказательство того, что Россія на Дальнемъ Востокѣ перешла къ активной политикѣ. Занятіе Портъ-Артура, основаніе коммерческаго флота на Дальнемъ Востокѣ,—все это звенья одной и той же цѣпи, при помощи которой предполагалось прочно и съ выгодой для Россіи связать судьбы Дальняго Востока съ судьбами Россіи.

Существуетъ мнѣніе, что ограничься мы на Дальнемъ Востокѣ только проведеніемъ черезъ Маньчжурію сѣверной магистрали, и войны съ Японіей не было бы. Въ дѣйствительности сѣверная магистраль, проходящая по Маньчжуріи, не могла не нарушить наши 200-лѣтнія отношенія къ Китаю, но я лично убѣжденъ, что, ограничься мы только этимъ предпріятіемъ, Японія изъ-за Сѣверной Маньчжуріи не начала бы войны съ Россіей.

Во всякомъ случаѣ, магистраль, проведенная черезъ Маньчжурію, не отвѣчала интересамъ военнаго вѣдомства и была построена вопреки мнѣнію представителя военнаго вѣдомства на Дальнемъ Востокѣ генерала Духовского.

Возстаніе боксеровъ показало нашу военную слабость въ Маньчжуріи. Надежда министра финансовъ, что созданная имъ охранная стража справится съ поддержаніемъ спокойствія на линіи безъ содѣйствія военнаго вѣдомства—не оправдалась. Даже когда волненія приняли общій характеръ, министръ финансовъ убѣдительно просилъ не посылать въ Маньчжурію войскъ, приготовленныхъ для этой цѣли генераломъ Гродековымъ изъ Приамурья и адмираломъ Алексѣевымъ изъ Квантунской области. Министра финансовъ и на этотъ разъ послушали, но промедленіе въ от-

правкѣ войскъ на линію обошлось намъ дорого: почти вся линія сѣверной магистрали Восточной Китайской желѣзной дороги перешла въ руки возставшаго населенія; перешла въ ихъ руки и большая часть южной вѣтви со станціями Куаньченцзы, Мукденъ, Ляоянъ. Охранная стража, подъ начальствомъ генераловъ Гернгросса и Мищенко, дѣйствовала храбро, но подавляемая численностью, вынуждена была къ отступленію почти со всѣхъ занятыхъ ею пунктовъ и сосредоточилась большею частью у Харбина, гдѣ и была блокирована возставшими.

Разрушенія, произведенныя на желѣзной дорогѣ, оказались весьма значительными. Планъ строительства на 1900 годъ былъ разрушенъ. Мы потеряли годъ времени. Пока мало оцѣнено важное значеніе этой потери времени. Будь мы сильны на магистрали и поддержи на ней спокойствіе въ 1900 г., наша желѣзнодорожная готовность въ 1904 г. была бы иная, чѣмъ то оказалось въ дѣйствительности, а вмѣстѣ съ симъ подвозъ подкрѣпленій въ 1903 году и сосредоточеніе въ 1904—совершались бы несравненно быстрѣе, чѣмъ то было на самомъ дѣлѣ. Мы могли бы подъ Ляояномъ имѣть на два или три корпуса болѣе, чѣмъ имѣли.

Волненія 1900 года ясно доказали, что при условіи прохожденія сибирской магистрали на протяженіи 1,200 верстъ по Китайской территоріи, нельзя разсчитывать на поддержаніе и въ будущемъ связи съ Россіей. Дабы прочно обезпечить наше положеніе на Д. Востокѣ, необходимо было быстро строить желѣзную дорогу по нашимъ владѣніямъ на правомъ*) берегу Амура...»

Въ заключеніе этой части своихъ мемуаровъ А. Н. Курапаткинъ пишетъ:

«Командующій войсками Приамурскаго военнаго округа и Приамурскій генералъ-губернаторъ не привлекались даже къ обсужденію, не только къ рѣшенію самыхъ важныхъ вопросовъ на Д. Востокѣ. Въ Маньчжуріи на Китайской территоріи возникли обширныя многомилліонныя предпріятія, созидаемыя и управляемыя на совершенно особыхъ началахъ. Министръ финансовъ строилъ и управлялъ желѣзными дорогами около 2,000 верстъ протяженіемъ Направленіе сѣверной магистрали, какъ указано выше, принято противно мнѣніямъ представителя нашей власти на Д. Востокѣ генерала Духовского. Для охраны Маньчжурской дороги былъ сформированъ корпусъ войскъ, подчиненныхъ также министру финансовъ. Самостоятельное рѣшеніе въ министерствѣ финансовъ вопросовъ военной части дошло до того, что выборъ системы артиллеріи для охранной стражи и покупка таковой за границей произведены также безъ сношенія съ военнымъ министерствомъ. Дабы увеличить экономическое значеніе дороги, министерство финансовъ создало коммерческій океанскій флотъ. Для движенія по рѣкамъ Маньчжуріи заведена рѣчная флотилія. Часть судовъ этой флотиліи получила вооруженіе и команды. Владивостокъ пересталъ удовлетворять, повидимому, тѣмъ требованіямъ, которыя ранѣе представлялись достаточными, чтобы служить головою сѣверной магистрали для транзитныхъ грузовъ мірового значенія.

Несмотря на то, что территорія Квантуна находилась въ военномъ управленіи и непосредственномъ подчиненіи Начальнику Квантунской области, безъ сношенія съ Военнымъ Министромъ и Начальникомъ Квантунской области выбирается и сози-

*) Повидимому, на «лѣвомъ».

дается обширный портъ Дальній. Огромныя суммы расходуются на этотъ пунктъ къ ослабленію военнаго значенія и силы Портъ-Артура, ибо необходимо было укрѣплять и Дальній, или готовиться къ тому, что Дальній будетъ обращенъ нашимъ противникомъ въ базу для дѣйствій противъ насъ, какъ то и случилось. Прибавимъ, что Русско-Китайскій банкъ былъ также въ рукахъ Министра Финансовъ. Наконецъ, Министръ Финансовъ имѣлъ въ Пекинѣ, Сеулѣ и другихъ пунктахъ своихъ представителей (въ Пекинѣ—Покотиловъ).

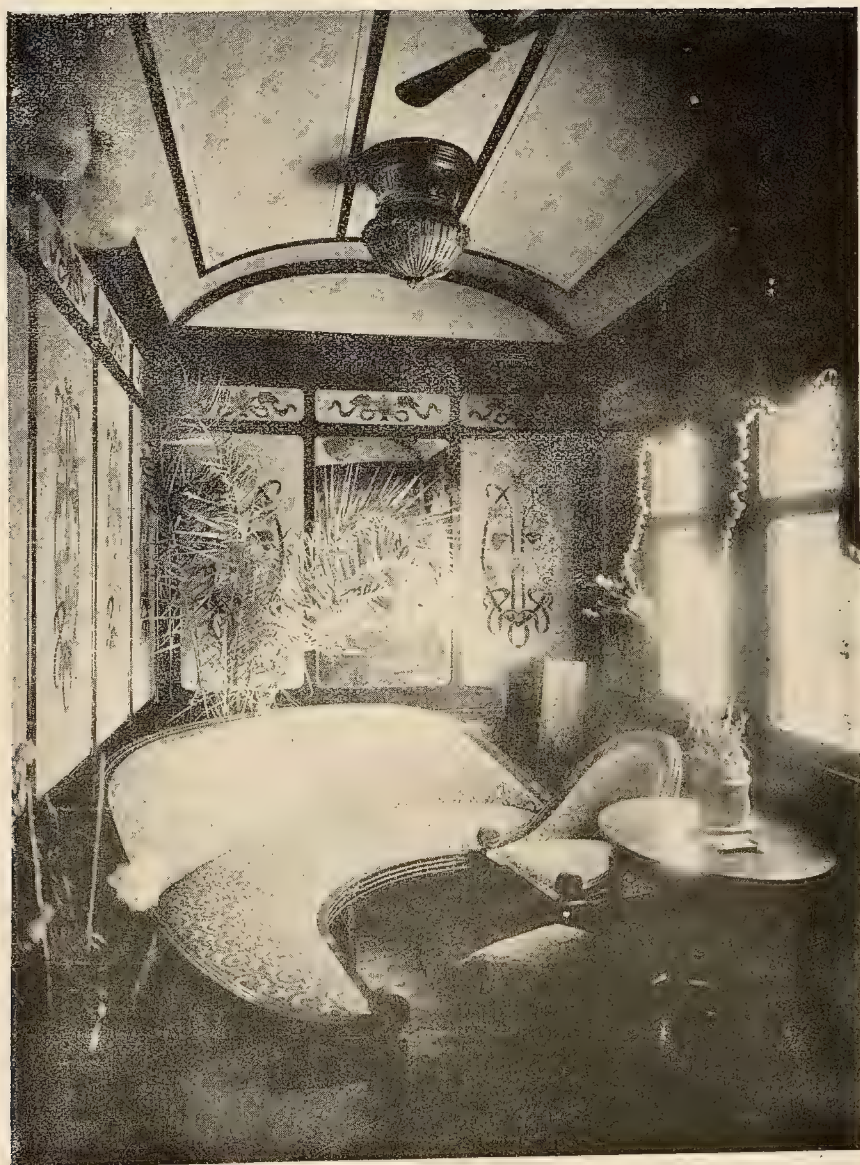
Такимъ образомъ, Министръ Финансовъ вѣдалъ въ 1903 году на Дальнемъ Востокѣ желѣзными дорогами, корпусомъ войскъ, коммерческой флотиліей, нѣсколькими вооруженными судами, портомъ Дальній, Русско-Китайскимъ банкомъ и т. д».

Таковымъ оказался взглядъ А. Н. Куропаткина на самую идею и значеніе для Россіи К. В. ж. д. въ томъ видѣ, какъ этотъ взглядъ выраженъ имъ въ мемуарахъ, составленныхъ послѣ столь безславно для насъ окончившейся русско-японской войны.

Не говоря уже о нѣкоторой неожиданности такого пессимистическаго взгляда со стороны лица, явившагося сторонникомъ нашей активности на Д. Востокѣ, нельзя не отмѣтить и того, что военная неготовность К. В. ж. д. и сибирской магистрали въ извѣстной мѣрѣ должна быть отнесена на отвѣтственность самого Военнаго Министерства, возглавлявшагося въ этотъ періодъ генераломъ Куропаткинымъ.

Что же касается вопроса о важности для Россіи Китайской Восточной желѣзной дороги, то таковая едва ли подлежитъ оспариванію, или нуждается въ защитѣ особенно послѣ того, какъ въ періодъ великой европейской войны эта дорога вновь совершила громадную работу, явившись единственнымъ трактомъ, по которому на нашъ западный фронтъ двигалось изъ Америки, Японіи и другихъ союзныхъ странъ громадное количество военныхъ грузовъ, вооруженія и снаряженія.

Необходимо помнить, что съ началомъ великой европейской войны Россія внѣ Китайской Восточной желѣзной дороги оказалась бы почти изолированной отъ союзныхъ странъ; Амурская дорога обладаетъ слабой провозоспособностью, а постройка Мурманской дороги едва была болѣе или менѣе закончена лишь къ 1918 году, незадолго до такъ-называемаго Брестскаго мира.

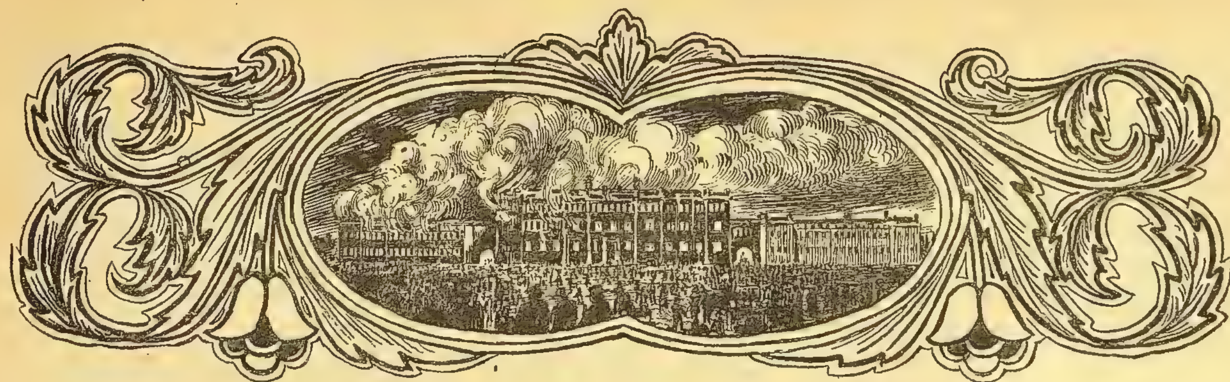


客廳

Гостиная. Sitting room.

飯車

Вагонъ-столовая. The dining Car.



Глава XII.

Портсмутскій мирный договоръ и его значеніе для Китайской Восточной желѣзной дороги.—Революціонное движеніе 1905—6 годовъ; пожары зданій Управленія дороги.—Политическіе судебные процессы.—Общественная жизнь Харбина въ 1905—6 годахъ.

ереходя къ вопросу о значеніи и послѣдствіяхъ русско-японской войны для Китайской Восточной жел. дор., необходимо, прежде всего, остановить вниманіе на томъ дипломатическомъ актѣ, который положенъ былъ по окончаніи этой войны въ основу дальнѣйшихъ русско-японскихъ отношеній на Дальн. Востокѣ. Подписанный 23 августа 1906 года Портсмутскій мирный договоръ гласилъ:

«Статья 1. Миръ и дружба пребудутъ отнынѣ между ихъ Величествами Императоромъ Всероссійскимъ и Императоромъ Японіи, равно какъ между ихъ государствами и обоюдными подданными.

Статья 2. Россійское Императорское Правительство, признавая за Японіей въ Кореѣ преобладающіе интересы политическіе, военные и экономическіе, обязуется не вступаться и не препятствовать тѣмъ мѣрамъ руководства, покровительства и надзора, кои Императорское Японское Правительство могло бы почесть необходимымъ принять въ Кореѣ. Условлено, что русско-подданные въ Кореѣ будутъ пользоваться совершенно такимъ же положеніемъ, какъ подданные другихъ иностранныхъ государствъ, а именно, что они будутъ поставлены въ тѣ же условія, какъ и подданные наиболѣе благопріятствуемой страны.

Равнымъ образомъ установлено, что, во избѣжаніе всякаго повода къ недоразумѣніямъ, обѣ Высокія договаривающіяся Стороны воздержатся отъ принятія на русско-корейской границѣ какихъ-либо мѣръ, могущихъ угрожать безопасности русской или корейской территоріи.

Статья 3. Россія и Японія взаимно обязуются:

1) Эвакуировать совершенно и одновременно Маньчжурію за исключеніемъ территоріи, на которую распространяется аренда Ляодунскаго полуострова, согласно постановленіямъ дополнительной 1-й статьи, приложенной къ сему договору, и

2) Возвратить въ исключительное управленіе Китая вполнѣ и во всемъ объемѣ всѣ части Маньчжуріи, которыя нынѣ заняты русскими или японскими войсками или которыя находятся подъ ихъ надзоромъ, за исключеніемъ вышеупомянутой территоріи.

3) Россійское Императорское Правительство объявляетъ, что оно не обладаетъ въ Маньчжуріи земельными преимуществами либо преференціальными или исключительными концессіями, могущими затронуть верховныя права Китая или несовмѣстными съ принципомъ равноправности.

Статья 4. Россія и Японія взаимно обязуются не ставить никакихъ препятствій общимъ мѣрамъ, которыя примѣняются равно ко всѣмъ народамъ и которыя Китай могъ бы принять въ видахъ развитія торговли и промышленности въ Маньчжуріи.

Статья 5. Россійское Императорское Правительство уступаетъ Императорскому Японскому Правительству, съ согласія Китайскаго Правительства, аренду Портъ-Артура, Таліенваня и прилегающихъ территорій и территоріальныхъ водъ, а также всѣ права, преимущества и концессіи, связанныя съ этою арендою или составляющія ея часть, и уступаетъ равнымъ образомъ Императорскому Японскому Правительству всѣ общественныя сооруженія и имущества на территоріи, на которую распространяется вышеупомянутая аренда.

Обѣ Высокія договаривающіяся Стороны взаимно обязуются достигнуть упоминаемаго въ вышеуказанномъ постановленіи согласія Китайскаго Правительства.

Императорское Японское Правительство завѣряетъ со своей стороны, что права собственности русско-подданныхъ на вышеупомянутой территоріи будутъ вполнѣ уважены.

Статья 6. Россійское Императорское Правительство обязуется уступить Императорскому Японскому Правительству, безъ вознагражденія, съ согласія Китайскаго Правительства желѣзную дорогу между Чанчунь (Куаньченцзы) и Портъ-Артуромъ и всѣ ея развѣтвленія со всѣми принадлежащими ей правами, привилегіями и имуществомъ въ этой мѣстности, принадлежащія означенной желѣзной дорогѣ или разрабатываемыя въ ея пользу.

Обѣ Высокія договаривающіяся Стороны взаимно обязуются достигнуть упоминаемаго въ приведенномъ постановленіи согласія Китайскаго Правительства.

Статья 7. Россія и Японія обязуются эксплоатировать принадлежащія имъ въ Маньчжуріи желѣзныя дороги исключительно въ цѣляхъ коммерческихъ и промышленныхъ, но никоимъ образомъ не въ цѣляхъ стратегическихъ.

Установлено, что это ограниченіе не касается желѣзныхъ дорогъ на территоріи, на которую распространяется аренда Ляодунскаго полуострова.

Статья 8. Императорскія Правительства Россійское и Японское, въ видахъ поощренія и облегченія сношеній и торговли, въ скорѣйшемъ, по возможности, времени, заключатъ отдѣльную конвенцію для опредѣленія условій обслуживанія соединенныхъ желѣзнодорожныхъ линій въ Маньчжуріи.

Статья 9. Россійское Императорское Правительство уступаетъ Императорскому Японскому Правительству въ вѣчное и полное владѣніе южную часть острова Сахалина и всѣ прилегающіе къ послѣдней острова, равно какъ и всѣ общественныя со-

оруженія и имущества, тамъ находящіяся. Пятидесятая параллель сѣверной широты принимается за предѣлъ уступаемой территоріи. Точная граничная линія этой территоріи будетъ опредѣлена согласно постановленіямъ дополнительной II статьи, приложенной къ сему договору.

Россія и Японія взаимно соглашаются не возводить въ своихъ владѣніяхъ на островѣ Сахалинѣ и на прилегающихъ къ нему островахъ никакихъ укрѣпленій, ни подобныхъ военнымъ сооруженій. Равнымъ образомъ, онѣ взаимно обязуются не принимать никакихъ военныхъ мѣръ, которыя могли бы препятствовать свободному плаванію въ проливахъ Лаперузовомъ и Татарскомъ.

Статья 10. Русскимъ подданнымъ, жителямъ уступленной Японіи территоріи, предоставляется продавать свое имущество недвижимое и удаляться въ свою страну, но если они предпочтутъ остаться въ предѣлахъ уступленной территоріи, за ними будутъ сохранены и обезпечены покровительствомъ, въ полной мѣрѣ, ихъ промышленная дѣятельность и права собственности, при условіи подчиненія японскимъ законамъ и юрисдикціи.

Японія будетъ вполнѣ свободна лишить права пребыванія въ этой территоріи всѣхъ жителей, не обладающихъ политической или административной правоспособностью, или выселить ихъ изъ этой торриторіи. Она обязуется, однако, вполнѣ обезпечить за этими жителями ихъ имущественныя права.

Статья 11. Россія обязуется войти съ Японіею въ соглашеніе въ видахъ предоставленія японскимъ подданнымъ правъ по рыбной ловлѣ вдоль береговъ русскихъ владѣній въ моряхъ Японскомъ, Охотскомъ и Беринговомъ.

Условлено, что таковое обязательство не затронетъ правъ, уже принадлежащихъ русскимъ или иностраннымъ подданнымъ въ этихъ краяхъ.

Статья 12. Такъ какъ дѣйствіе договора о торговлѣ и мореплаваніи между Россіей и Японіей упразднено было войною, Императорскія Правительства Россійское и Японское обязуются принять въ основаніе своихъ коммерческихъ сношеній впредь до заключенія новаго договора о торговлѣ и мореплаваніи на началахъ договора, дѣйствовавшаго передъ настоящей войной, систему взаимности на началахъ наибольшаго благопріятствованія, включая сюда тарифы по ввозу и вывозу, таможенные сборы, а также условія допущенія и пребыванія агентовъ, подданныхъ и судовъ одного государства въ предѣлахъ другого.

Статья 13. Въ возможно скорѣйшій срокъ по введеніи въ дѣйствіе настоящаго договора, всѣ военноплѣнные будутъ взаимно возвращены. Императорскія Правительва Россійское и Японское назначатъ каждое со своей стороны особаго комиссара, который приметъ на свое попеченіе плѣнныхъ. Всѣ плѣнные, находящіеся во власти одного изъ правительствъ, будутъ переданы комиссару другого правительства или же его представителю, надлежащимъ образомъ на то уполномоченному, который приметъ ихъ въ томъ числѣ и въ тѣхъ удобныхъ портахъ передающаго государства, кои будутъ заблаговременно указаны послѣднимъ комиссару принимающаго государства.

Статья 15. Настоящій договоръ будетъ подписанъ въ двухъ экземплярахъ на французскомъ и англійскомъ языкахъ. Оба текста совершенно сходны; но, въ случаѣ разногласія въ толкованіи, французскій текстъ будетъ обязательнымъ.

Въ удостовѣреніе чего, обоюдные уполномоченные подписали настоящій мирный договоръ и приложили къ нему свои печати.

Учинено въ Портсмутѣ (Ньюгэмпширъ) двадцать третьяго августа (пятаго сентября) тысяча девятьсотъ пятаго года, что соотвѣтствуетъ пятому дню девятаго мѣсаца тридцать восьмого года Мейджи. (подп.) Югаро Комура. (подп.) Сергѣй Витте. (подп.) К. Такахира. (подп.) Розенъ.

Согласно постановленіямъ статей 3 и 9 мирнаго договора между Россіей и Японіей отъ сего числа, нижеподписавшіеся уполномоченные постановили слѣдующія дополнительныя статьи:

I. Къ статьѣ 3.

Императорскія Правительства Россійское и Японское взаимно обязуются начать выводъ своихъ военныхъ силъ изъ территоріи Маньчжуріи одновременно и немедленно по введеніи въ дѣйствіе мирнаго договора; и въ теченіе восемнадцати мѣсяцевъ съ того дня войска обѣихъ державъ будутъ своевременно выведены изъ Маньчжуріи, за исключеніемъ арендной территоріи Ляодунскаго полуострова.

Войска обѣихъ державъ, занимающія фронтальныя позиціи, будутъ отведены первыми.

Высокія договаривающіяся Стороны предоставляютъ себѣ права сохранить стражу для охраны своихъ желѣзнодорожныхъ линій въ Маньчжуріи. Количество этой стражи не будетъ превышать пятнадцати человѣкъ на километръ; и, въ предѣлахъ этого максимальнаго количества, командующіе русскими и японскими войсками установятъ, по обоюдному соглашенію, число стражниковъ, которые будутъ назначены, въ возможно меньшемъ количествѣ, согласно дѣйствительнымъ потребностямъ.

Командующіе русскими и японскими войсками въ Маньчжуріи условятся обо всѣхъ подробностяхъ относительно выполненія эвакуаціи согласно вышеуказаннымъ началамъ и примутъ, по обоюдному соглашенію, мѣры, необходимыя для осуществленія эвакуаціи въ возможно скорѣйшій срокъ и, во всякомъ случаѣ, не позднѣе, какъ въ теченіе восемнадцати мѣсяцевъ.

II. Къ статьѣ 9.

Въ возможно скорѣйшій срокъ по введеніи въ дѣйствіе настоящаго договора, разграничительная комиссія, составленная изъ равнаго числа членовъ, назначенныхъ каждою изъ Высокихъ договаривающихся Сторонъ, обозначитъ на мѣстѣ, постоянными знаками, точную линію между владѣніями русскими и японскими на островѣ Сахалинѣ. Комиссія будетъ обязана, поскольку топографическія условія позволятъ, придерживаться 50-й параллели сѣверной широты для проведенія разграничительной линіи и, въ случаѣ, если отклоненія отъ таковой линіи на нѣкоторыхъ пунктахъ будутъ найдены необходимыми, должныя компенсаціи будутъ установлены соотвѣтственными отклоненіями въ другихъ мѣстахъ; упомянутая комиссія обязана будетъ также изготовить перечень съ описаніемъ прилегающихъ острововъ, входящихъ въ составъ уступленнаго, а въ заключеніе комиссія изготовитъ и подпишетъ

карты, устанавливающія предѣлы уступленной территоріи. Работы комиссіи будутъ представлены на утвержденіе Высокихъ договаривающихся Сторонъ.

Вышеупомянутыя статьи будутъ считаться ратификованными путемъ ратификаціи мирнаго договора, къ коему онѣ приложены.

Портсмутъ, двадцать третьяго августа (пятаго сентября) тысяча девятьсотъ пятаго года, что соотвѣтствуетъ пятому дню девятаго мѣсяца тридцать восьмого года Мейджи. (подп.) Югаро Комура. (подп.) Сергѣй Витте. (подп.) К. Такахира. (подп.) Розенъ.

«Того ради по довольномъ разсмотрѣніи сего договора и двухъ дополнительныхъ статей, Мы приняли таковые за благо, подтвердили и ратификовали, яко же симъ за благо пріемлемъ, подтверждаемъ и ратификуемъ въ всемъ ихъ содержаніи, обѣщая Императорскимъ Нашимъ словомъ за Насъ, Наслѣдниковъ и Преемниковъ Нашихъ, что все въ вышеозначенныхъ актахъ изложенное соблюдаемо будетъ ненарушимо. Въ удостовѣреніе чего Мы, сію Нашу Императорскую ратификацію, собственноручно подписавъ, повелѣли утвердить государственною Нашею печатью.

Дано въ Петергофѣ октября перваго дня въ лѣто отъ Рождества Христова тысяча девятьсотъ пятое, царствованія же Нашего въ одиннадцатое.

На подлинной Собственною Его Императорскаго Величества рукою написано: Николай.

Контрасигнировалъ Мин. Ин. Дѣлъ ст. секр. гр. Ламздорфъ.

(Собр. Узак. № 178, ст. 1624).

Какъ видно изъ приведеннаго текста, непосредственныя послѣдствія мирнаго договора для К. В. ж. д. были слѣдующія: къ Японіи отошелъ, согласно п. 6,—участокъ К. В. ж. д. Куаньченцзы—Дальній съ вѣтвями всего въ 715 верстъ длины съ прекрасно оборудованнымъ конечнымъ портомъ Дальнимъ. Нами былъ утерянъ Инкоу, важнѣйшій въ то время портъ и торговый центръ Маньчжуріи. Въ сферу японскаго вліянія отошла наиболѣе культурная часть Маньчжуріи—ея южные районы съ цѣлымъ рядомъ богатыхъ торговыхъ городовъ, какъ Хайченъ, Ляоянъ, Мукденъ, Тьелинъ и др., мимо которыхъ проходитъ желѣзная дорога, обильно питающаяся отъ нихъ грузами. Къ японцамъ же отошли и угольныя копи: Шибейлинъ и Даоцзятунь, только-что арендованныя дорогой и снабженныя за ея счетъ подъѣздными путями. Управленію дороги предстояла теперь задача немедленно реорганизовать свою коммерческую дѣятельность въ зависимости отъ создавшейся новой обстановки. Вмѣсто Дальняго конечнымъ портомъ для К. В. ж. д. сдѣлался только Владивостокъ.

Но, помимо всѣхъ прямыхъ невыгодныхъ для дороги послѣдствій, вытекающихъ изъ Портсмутскаго мира, неудачная война косвенно сказалась тяжело, въ особенности въ періодъ эвакуаціи войскъ, на внутренней жизни и бытѣ Китайской Восточной желѣзной дороги, до извѣстной степени обусловивъ со-

бой такія событія, какъ безпорядки 1905—1906 гг., въ Харбинѣ, сопровождавшіеся рядомъ поджоговъ зданій Управленія дороги (14 и 28 ноября, 12, 19 и 26 декабря 1905 года).

Переходя къ краткому описанію этихъ событій, необходимо оговориться, что, какъ это ни неожиданно, собственно на коммерческой дѣятельности К. В. ж. д. вся тяжелая эпоха войны и революціоннаго движенія какъ-будто бы внѣшне не отразилась, если посмотрѣть на цифровыя данныя о выручкахъ за 1904, 1905 и 1906-й года. Именно изъ цитированнаго выше очерка *) видно, что результаты дѣятельности К. В. ж. д. въ 1904 году выразились въ валовой выручкѣ въ 23.720,005 р. Слѣдующій 1905-й годъ ознаменовался новымъ весьма значительнымъ увеличеніемъ этой цифры, достигшей уже 33.905,903 р. Въ 1909-му году общая выручка была 29.178,159 рублей. Такой, въ общемъ, благопріятный результатъ слѣдуетъ приписать **) крайнему напряженію дѣятельности дороги, въ особенности въ военное время, когда нерѣдко ставились едва преодолимыя препятствія въ дѣлѣ частныхъ перевозокъ. Многіе товары торговцамъ приходилось посылать съ пассажирскими поѣздами, небольшими партіями, по багажному тарифу. Получалось такое скопленіе нулевого багажа, что приходилось ставить подъ него дополнительные вагоны и т. д. Все это вмѣстѣ взятое говорило, однако, о жизнеспособности дороги и быстромъ экономическомъ прогрессѣ края.

Преждевременное, по отзывамъ многихъ военныхъ авторитетовъ, заключеніе мира съ Японіей явилось сильнымъ ударомъ по моральному состоянію нашихъ армій, укрѣпившихся послѣ мукденскихъ боевъ на Сыпингайскихъ позиціяхъ.

Этотъ психологическій факторъ сыгралъ, повидимому, значительную роль въ тѣхъ печальныхъ событіяхъ, которыя вскорѣ послѣ заключенія мира, въ 1905—6 годахъ, разразились во Владивостокѣ, Читѣ, Харбинѣ и полосѣ отчужденія въ тяжелый періодъ эвакуаціи.

Къ общему упадку и развалу, вызванному военной неудачей и смутой внутри Россіи, здѣсь, на Дальнемъ Востокѣ, на театрѣ проигранной войны, присоединилось специфическое разложеніе среди деморализованныхъ, стихійно стремящихся на родину, утратившихъ дисциплину солдатъ.

Не слѣдуетъ забывать, что наша армія, разстроенная и ослабленная предъидущими боями, была ко времени заключенія мира, по офиціальнымъ дан-

*) Дружининъ: «Роль Китайской Восточной ж. д. въ русско-японскую войну».

**) Отчасти на размѣръ этихъ цифръ могло повліять и нѣкоторое паденіе курса рубля.

нымъ, вновь быстро приведена въ полный порядокъ; по своей численности (около одного милліона), матеріальному состоянію и подготовленности, она въ это время являлась болѣе способной къ бою, чѣмъ когда-либо раньше, и снова представляла собою грозную силу. По свидѣтельству командного состава и до, и послѣ Мукдена неоднократно приходилось слышать отъ самихъ солдатъ, въ особенности въ госпиталяхъ, что до побѣды надъ японцами они не могутъ пойти домой: «бабы засмѣютъ»,—повторяли они.

При такихъ условіяхъ толки о близкомъ мирѣ вызывали въ рядахъ войскъ общее сильное неудовольствіе.

Подъ этимъ настроеніемъ ген. Куропаткинъ, уже замѣненный на посту Главнокомандующаго Линевичемъ, адресовалъ, между прочимъ, слѣдующую телеграмму московскому предводителю дворянства кн. Трубецкому:

«Тяжелое впечатлѣніе въ арміи производятъ доходящія изъ Россіи извѣстія о стараніяхъ многихъ маломужественныхъ дѣятелей скорѣе заключить миръ, но забывается при этомъ, что миръ, заключенный до побѣды, не можетъ быть почетнымъ, потому не будетъ и прочнымъ.

Между тѣмъ, наша армія никогда еще не была такъ сильна и готова къ самому упорному бою, какъ теперь. Побѣда много ближе, чѣмъ это кажется издали: войска относятся съ полнымъ довѣріемъ къ новому своему главнокомандующему. Войска прочно обезпечены всѣмъ необходимымъ и ихъ санитарное состояніе отличное. Мы радостно встрѣтимъ вѣсть, что японцы двинулись на насъ и сами готовы, когда послѣдуетъ на то приказъ, съ вѣрою въ свои силы двинуться на нихъ. Войска закалились въ бояхъ. Даже части, которыя по разнымъ причинамъ не оказали въ первыхъ бояхъ должной стойкости, нынѣ представляются вполнѣ надежными частями. Масса раненыхъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ спѣшатъ вернуться въ свои части съ еще не зажившими ранами. Мы лишились флота, но наша армія въ Маньчжуріи сохранена и, повторяю, болѣе сильна, чѣмъ когда бы то ни было. Наше положеніе относительно японскихъ армій, сравнительно съ положеніемъ, которое мы занимали подъ Ляояномъ и Мукденомъ, значительно болѣе выгодно. Напротивъ того, японцы уже не имѣютъ прежняго охватывающаго насъ положенія. Ихъ арміи, правда, растутъ, какъ и наши, но масса признаковъ указываетъ, что крѣпость японскихъ войскъ не увеличивается. Въ ихъ ряды уже призваны лица, прежде признававшіяся къ службѣ совершенно неспособными. Духъ японскихъ войскъ тоже не прежній. Плѣнные попадаются чаще. Артиллерія и конница слабѣе нашихъ. Въ снарядахъ недостатокъ. Захватываемыя нами письма японскимъ солдатамъ съ родины указываютъ, что въ населеніи растетъ недовольство войною, все вздорожало, и населеніе терпитъ большія лишенія. И вотъ при такихъ-то обстоятельствахъ я прочиталъ сего числа въ агентской депешѣ, что 25-го мая въ Москвѣ, въ Городской Думѣ, обсуждался вопросъ о созывѣ народныхъ представителей для разсмотрѣнія въ первую очередь вопроса о прекращеніи войны. Въ февралѣ прошлаго года Вы, князь Петръ Николаевичъ, отъ лица всѣхъ представителей Москвы напутствовали меня на войну словами, полными

твердости и довѣрія къ мощи Россіи. Считаю поэтому своею обязанностью именно къ Вамъ обратиться съ этою депешею. Если москвичи не чувствуютъ себя по прежнимъ примѣрамъ въ силахъ послать намъ на помощь для скорѣйшаго одолѣнія врага своихъ лучшихъ сыновъ, то пусть они, по крайней мѣрѣ, не мѣшаютъ намъ исполнить свой долгъ на поляхъ Маньчжуріи до побѣднаго конца».

Приведенная телеграмма рельефно и правдиво передаетъ то преобладающее настроеніе, которое царило въ русскихъ рядахъ ко дню заключенія Портсмутскаго мира.

По закону контрастовъ, совершенно иная картина получилась, когда стало извѣстно, что войнѣ офиціально положенъ такой безславный конецъ.

Съ прекращеніемъ военныхъ операцій началось тягостное бездѣйствіе милліонной арміи; среди солдатъ теперь доминировала только одна мечта: скорѣйшее возвращеніе домой, къ своимъ очагамъ. Бездѣйствіемъ мучились старые запасные, которые или уже знали, что дома у нихъ не все благополучно, или же, не имѣя никакихъ извѣстій, волновались всякими нерѣдко вздорными слухами.

Война отвлекала отъ тяжелыхъ думъ о томъ, что дѣлается на родинѣ. Теперь съ ея окончаніемъ армія страдала тоской по дому среди разоренныхъ китайскихъ полей и деревень, напоминавшихъ каждому бѣдствія, которыя, можетъ-быть, переживала въ это время и его родная деревня. Не слѣдуетъ забывать, что соображенія высшей политики, понятныя японской арміи, которая видѣла въ войнѣ свое народное дѣло, были совершенно чужды русскому солдату, который не могъ осознать этой войны и сражался исключительно во имя долга. Дисциплина арміи, полтора года проливавшей свою кровь только въ силу субординаціи, во время войны была безпримѣрна. Теперь же трудно было чѣмъ-либо занять и отвлечь мысль, въ особенности старыхъ запасныхъ, томительно ожидавшихъ со дня на день, что, наконецъ, ихъ посадятъ въ вагоны и отправятъ по домамъ.

Тѣмъ временемъ происходившая въ Европейской Россіи революціонная смута стала по Сибирской дорогѣ постепенно проникать въ армію, гдѣ нашла для себя благопріятную почву въ упомянутомъ выше бездѣйствіи и общемъ недовольствѣ воинскихъ частей. Гарнизонъ Владивостока, полтора года тщетно ожидавшій сначала японцевъ, а затѣмъ—увольненія въ запасъ, поднялъ бунтъ, отъ котораго пострадала значительная часть города.

Подобный же бунтъ едва не произошелъ въ Читѣ, гдѣ рабочіе и солдаты пытались образовать Читинскую республику. Нѣкоторые забайкальскіе казаки требовали при этомъ, чтобы республика была «царская». Отсюда можно

видѣть, какой сумбуръ царилъ въ то время въ умахъ и какъ плохо еще разбиралась масса въ понятіяхъ «республики», «конституціи» и т. д.

Въ концѣ ноября 1905 года революціонное движеніе докатилось и до Харбина, гдѣ образовался особый забастовочный комитетъ, объявившій, что Китайская желѣзная дорога присоединяется къ Всероссійской желѣзнодорожной забастовкѣ, но такъ какъ эвакуація арміи, необходимой для поднятія «вооруженнаго возстанія» въ Россіи и для деморализаціи европейскихъ войскъ, еще преданныхъ царскому правительству, не можетъ быть задержана,—то желѣзная дорога все же будетъ продолжать перевозку увольняемыхъ въ запасъ нижнихъ чиновъ и офицеровъ.

Подъ вліяніемъ откуда-то появившихся многочисленныхъ агитаторовъ и сыпавшихся революціонныхъ листковъ, явилась серьезная угроза для дисцплины арміи. Примѣры Владивостока и Читы могли оказаться заразительными.

Харбинскій комитетъ, состоявшій изъ видныхъ инженеровъ и техниковъ и только отчасти изъ болѣе или менѣе случайно проникшихъ въ его среду элементовъ, въ теченіе нѣсколькихъ дней фактически завѣдывалъ передвиженіемъ войскъ, не нарушая, впрочемъ, общихъ требованій и распоряженій оффиціальнаго начальства. Положеніе главнокомандующаго ген. Линевича въ это время было особенно трудно: малѣйшее рѣшительное, но опрометчивое распоряженіе съ его стороны противъ забастовки могло окончиться крайне печально.

Забастовавшимъ ничего не стоило въ отвѣтъ на карательныя мѣры охладить и испортить нѣсколько десятковъ паровозовъ по примѣру Сиб. дороги, и тогда перевозка войскъ сдѣлалась бы совершенно невозможной, что и могло бы вызвать естественный грандіозный бунтъ запасныхъ. Линевичъ дѣйствовалъ съ крайней осторожностью и осмотрительностью. Между прочимъ, онъ рѣшился на мѣру, дотолѣ не практиковавшуюся русскими администраторами: онъ вступилъ въ личные переговоры съ членами забастовочнаго комитета, для чего вызвалъ ихъ къ себѣ въ ставку и объявилъ, что если комитетъ имѣетъ своею цѣлью ускорить перевозку запасныхъ, то это совпадаетъ и съ его желаніемъ, такъ какъ его главная забота—скорѣйшая эвакуація арміи. Члены забастовочнаго комитета,—какъ сообщила тогда харбинская печать,—вернулись въ Харбинъ, весьма удовлетворенные бесѣдою съ главнокомандующимъ.

Армія вздохнула свободнѣе, узнавъ, что для ея эвакуаціи не будетъ никакихъ препятствій, и собиравшаяся гроза возмущенія въ извѣстной мѣрѣ разсѣялась. Впрочемъ, харбинскій забастовочный комитетъ не просуществовалъ

и двухъ недѣль (самое тревожное время съ 28 ноября по 6 декабря 1905 года), такъ какъ въ его собственномъ составѣ начались крупные нелады, и онъ вскорѣ умеръ естественной смертью. Перевозка же войскъ протекала нормально и почти безпрерывно. Руководители забастовочнаго комитета были, однако, впослѣдствіи арестованы и привлечены военными властями къ судебной отвѣтственности въ январѣ 1906 года.

Запасные, которые ежедневно сосредоточивались въ Харбинѣ въ количествѣ нѣсколькихъ тысячъ въ ожиданіи отправки на родину, вели себя въ массѣ удовлетворительно и не на ихъ вину должны быть отнесены случившіеся въ это время систематическіе поджоги зданія Управленія дороги въ Харбинѣ.

Болѣе детальная картина событій собственно въ Харбинѣ и по линіи, схематически только-что набросанная, изъ совокупности сохранившихся офиціальныхъ актовъ и донесеній, рисуется въ слѣдующемъ видѣ:

Эвакуація войскъ изъ Харбина началась въ октябрѣ 1905 года перевозкою разныхъ сборныхъ частей, дружинниковъ, учителей молодыхъ солдатъ и пр., затѣмъ около 15—20 октября подлежалъ отправкѣ 13-й армейскій корпусъ. До этого времени положеніе дѣлъ на дорогѣ было вполнѣ удовлетворительно, если не считать происшедшей въ началѣ того же мѣсяца, подъ вліяніемъ противуправительственнаго движенія внутри Россіи, частичной забастовки центральнаго телеграфа, которая, однако, въ другихъ службахъ сочувствія не встрѣтила, носила главнымъ образомъ экономическій характеръ и вскорѣ сама собою прекратилась. Другимъ нѣсколько тревожнымъ симптомомъ являлось переполненіе Харбина запасными, которые въ большомъ числѣ постоянно скапливались и ночевали во всѣхъ помѣщеніяхъ вокзала и въ порожнихъ оборудованныхъ поѣздныхъ составахъ на ст. Харбинъ, что вносило въ работу станціи массу недоразумѣній въ видѣ столкновеній солдатъ съ поѣздной прислугой, уничтоженія и похищенія заготовленныхъ дровъ для теплушекъ, отдѣльныхъ случаевъ насилій и т. п. Всѣ обращенія къ военной власти—объ очищеніи станціи—оставались безъ результата; по словамъ начальника военныхъ сообщеній тыла арміи, онъ былъ безсиленъ помочь за недостаткомъ помѣщеній для войскъ и запасныхъ, сосредоточенныхъ въ Харбинѣ.

Около 10 октября получились свѣдѣнія о забастовкѣ въ Россіи; вскорѣ желѣзнодорожное движеніе остановилось и въ Сибири, и въ Забайкальѣ, благодаря чему эшелоны, находившіеся въ пути на Китайской дорогѣ, были задержаны до 12 дней по станціямъ съ продовольственными пунктами, а отправка

изъ Харбина новыхъ эшелоновъ, пассажировъ, багажа и грузовъ на Забайкальскую дорогу прекращена.

Для возстановленія движенія на Забайкальской дорогѣ туда былъ высланъ начальникъ военныхъ сообщеній тыла арміи полк. Захаровъ съ надлежащимъ штатомъ, обезпечивающимъ возможность занятія станцій, депо и открытія движенія. Слѣдомъ были посланы телеграфныя роты, желѣзнодорожные батальоны и эшелоны 13 корпуса для занятія и охраны станцій.

Полковникъ Захаровъ въ своихъ телеграфныхъ донесеніяхъ констатировалъ, что Забайкальская дорога къ эвакуаціи войскъ не подготовилась, движеніе разстроено и забастовкой прервано окончательно. На Сибирской желѣзной дорогѣ, кромѣ того, отмѣчался имъ крупный недостатокъ теплушекъ; было видно, что погашенія долга Китайской дорогѣ ожидать было нельзя, что, наоборотъ, теплушки будутъ неизбѣжно уходить. Движеніе на Забайкальской дорогѣ возстановилось лишь къ концу октября, съ прекращеніемъ забастовки на дорогахъ Имперіи.

Манифестъ 17-го октября появился въ харбинскихъ газетахъ лишь 21-го или 23-го октября, послѣ чего городъ значительно измѣнилъ свою физіономію; часто стали происходить уличныя шествія съ красными флагами, по газетамъ можно было отмѣчать ежедневные митинги то въ собраніяхъ, то въ циркѣ и т. д. Появились и произносили агитаціонныя рѣчи какіе-то неизвѣстные до того времени ораторы, про которыхъ молва говорила, что они спеціально присланы изъ Россіи и т. д. Между прочимъ, на митингѣ, устроенномъ съ разрѣшенія Главнаго Начальника тыла генерала Надарова, тотчасъ, по полученіи манифеста, въ желѣзнодорожномъ собраніи редакторомъ «Харбинскаго Листка» г. Ровенскимъ, много рѣчей говорилось и офицерами, присутствовавшими въ собраніи въ большомъ числѣ. Агентами дороги манифестъ былъ принятъ весьма радостно, но никакихъ крайнихъ настроеній сначала не вызвалъ; занятія происходили при полномъ составѣ конторъ и только вечерами устраивались, какъ сказано, различныя засѣданія, выборы и митинги.

30-го октября появилась телеграмма о военномъ мятежѣ во Владивостокѣ, разгромѣ и сожженіи половины города въ разныхъ мѣстахъ и другихъ безпорядкахъ. Въ телеграммѣ указывалось, что подавить мятежъ силою невозможно и что единственнымъ выходомъ изъ положенія можетъ быть лишь немедленная отправка запасныхъ изъ Владивостока и Харбина, куда они продолжали прибывать значительными партіями, скопляясь еще больше, чѣмъ въ октябрѣ. Въ это же время произошелъ разгромъ лавокъ на ст. Пограничная, въ которомъ, кромѣ запасныхъ, принимали участіе также и солдаты расположенной тамъ нашей желѣзнодорожной роты.

Положеніе Харбина день-ото-дня становилось тяжелѣе и напряженнѣе: среди запасныхъ начинало сказываться явно вызывающее настроеніе. На вокзалѣ и на улицахъ приходилось наблюдать совершенно непозволительное поведеніе солдатъ, въ большинствѣ въ нетрезвомъ видѣ, при чемъ ими совершенно не обращалось вниманіе на офицеровъ, безотносительно къ чину послѣднихъ. Въ городѣ начались, кромѣ обычныхъ, солдатскіе митинги. Состояніе толпы было нервное, повышенное, казалось, что событія Владивостока разыграются и въ Харбинѣ, но въ еще большемъ масштабѣ.

14-го ноября произошелъ первый пожаръ зданія Управленія дороги въ Харбинѣ; огонь возникъ въ помѣщеніи коммерческой части, вслѣдствіе незначительности противопожарныхъ средствъ и недостатка воды быстро распространился по цѣлому корпусу и былъ остановленъ только посредствомъ вырубки всѣхъ деревянныхъ частей изъ соединительныхъ коридоровъ въ мѣстахъ соединенія главнаго зданія съ другими корпусами. При этомъ пострадали: вся коммерческая часть, счетоводство, матеріальная служба, отдѣлъ статистики пробѣга вагоновъ, складъ Краснаго Креста, складъ О-ва Потребителей офицеровъ Московскаго Военнаго Округа, помѣщеніе Сберегательной кассы и кассы Управленія, бухгалтеріи и проч., самыя кассы были, однако, спасены. Документы въ большинствѣ пропали отъ огня и отъ уничтоженія ихъ солдатами, которые при пожарѣ наводнили коридоры Управленія, прогнали сторожей и, врываясь въ служебныя помѣщенія, забирали болѣе цѣнные письменные приборы, подсвѣчники, настольные телефоны и проч., взламывали столы и даже кассы (установлено лично Управляющимъ дорогою) въ поискахъ денегъ.

Этотъ грандіозный пожаръ усилилъ и безъ того гнетущую и зловѣщую атмосферу, которая царила въ эти тревожные дни въ Харбинѣ, а тутъ еще начали поступать извѣстія о новой забастовкѣ на Сибирской линіи; вскорѣ прервалось телеграфное сообщеніе съ Россіей и Сибирью. Тревога въ Харбинѣ достигла своего апогея: жители города не спали по ночамъ, охраняя квартиры отъ ожидаемыхъ нападеній. Многіе совѣтывались о выселеніи семействъ и для этой цѣли находили самыми удобными международные порты Китая и Японіи.

Замѣчалось въ то же время всеобщее раздраженіе противъ военной власти, издавшей какъ-разъ въ этотъ и безъ того тревожный моментъ приказъ по арміи, въ которомъ особо подчеркивалось, что запасные не вывозятся на родину исключительно благодаря забастовкѣ желѣзнодорожниковъ. Результатомъ такого приказа явилось много столкновеній между солдатами и служащими. На постоянныхъ городскихъ митингахъ стали пріобрѣтать доминирующую роль мастеровые и рабочіе, примыкавшіе въ большинствѣ къ соціалъ-

демократической партіи. Управляющій дорогою Д. Л. Хорватъ лично ходатайствовалъ передъ Главнокомандующимъ объ изданіи дополнительнаго приказа, въ которомъ бы разъяснялось, что высказанное ранѣе обвиненіе желѣзнодорожниковъ въ воспрепятствованіи вывозу запасныхъ ни въ какой мѣрѣ не относится къ служащимъ Китайской Восточной желѣзной дороги, которые съ начала войны и до послѣдняго текущаго дня непрерывно и напряженно работаютъ. Но такого приказа не выходило; столкновенія учащались, и служащіе открыто высказывали необходимость объединиться для защиты своей жизни. Вскорѣ въ городѣ началась забастовка нѣкоторыхъ цеховъ, на митингахъ было рѣшено избрать особый комитетъ для управленія городомъ и руководства политическимъ движеніемъ, а также и для самообороны, при чемъ городъ долженъ былъ стать совершенно независимымъ отъ дороги и т. д. Большую политическую роль игралъ въ это время мѣстный органъ печати «Харбинскій Листокъ».

Окончательнымъ импульсомъ для всеобщей желѣзнодорожной забастовки послужила полученная въ Харбинѣ 24 ноября телеграмма за подписью «Самарскій Комитетъ», сообщавшая о событіяхъ въ Кушкѣ (Закаспійской области), гдѣ было, по слухамъ, казнено по приговору военно-полевого суда нѣсколько желѣзнодорожниковъ.

Въ тотъ же вечеръ состоялось общее собраніе всѣхъ служащихъ и рабочихъ, при чемъ было постановлено примкнуть къ движенію желѣзнодорожныхъ служащихъ Россіи и теперь же объявить забастовку, выполненіе которой поручить особому выборному комитету—по 5 человѣкъ съ каждой службы и смѣны.

Выборный комитетъ съ представителями отъ рабочихъ доходилъ до 65 человѣкъ. Въ первомъ же засѣданіи комитетъ выработалъ программу забастовки, по которой должны были прекратиться всѣ перевозки, кромѣ воинскихъ. Вечеромъ 25-го ноября была дана по линіи слѣдующая телеграмма о забастовкѣ:

«Солдаты и офицеры! На Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ 22-го ноября с. г. произведена смертная казнь надъ нашими товарищами Соколовымъ и др. за то, что они дѣйствовали на пользу народа и желѣзнодорожныхъ служащихъ. Казнь эта произведена правительствомъ послѣ того лживаго манифеста, въ которомъ предателями была возвѣщена свобода слова, убѣжденій и неприкосновенность личности. Этимъ убійствомъ правительство показало, что оно рѣшило не выполнять того, что добыто было кровью народа. Узнавъ наканунѣ о приговорѣ надъ нашими товарищами, рабочіе и служащіе всѣхъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ потребовали у министра Витте, военнаго и путей сообщенія отмѣны этой гнусной казни, предупреждая, что въ противномъ случаѣ всѣ дороги забастуютъ, и отвѣтственность за это падетъ на самодержавное правительство. Но министры, несмотря на всеобщій протестъ, совер-

шили свое гнусное и возмутительное дѣло насилія. И въ тотъ же день 22-го ноября наши лучшіе товарищи, борцы за свободу, были разстрѣляны. Отвѣтомъ на это служащіе и рабочіе всѣхъ желѣзныхъ дорогъ Россіи и Сибири вынуждены были объявить забастовку съ часу ночи 24 ноября и выставили требованія о немедленной отмѣнѣ смертной казни, военно-полевыхъ судовъ, мѣръ усиленной охраны и полной амнистіи товарищамъ.

Чтобы дать возможность вамъ, солдатамъ и офицерамъ, скорѣе вернуться въ Россію и присоединиться къ дѣлу освобожденія Родины отъ страшнаго насилія и гнета самодержавнаго правительства, забастовщики постановили не задерживать васъ на поляхъ чужой вамъ Маньчжуріи и пропускать свободно только ваши воинскіе и санитарные поѣзда.

Солдаты! Вы видите, что забастовщики не ваши враги, а враги самодержавнаго правительства, которое одинаково гнететъ и насъ, и васъ. Встрѣтьте же это извѣстіе о забастовкѣ сознательно и отнеситесь съ довѣріемъ къ забастовщикамъ, которые борются за общее дѣло освобожденія рабочаго класса. Это дѣло—ваше дѣло, ибо сегодня вы въ мундирахъ, а завтра вы—такіе же рабочіе и крестьяне. Такъ, солдаты и офицеры, вы присоединяйтесь къ требованіямъ, выставленнымъ нашими товарищами. Долой смертную казнь. Долой военно-полевой судъ. Долой мѣры усиленной охраны!».

Во исполненіе этой телеграммы забастовочный комитетъ постановилъ, какъ сказано выше, воинскихъ перевозокъ не прекращать, но на одномъ изъ первыхъ же засѣданій обнаружилось, что рабочая партія понимаетъ это постановленіе нѣсколько по-своему. Именно, представители рабочихъ въ комитетѣ желали поставить перевозку въ условія совершенно равныя для всѣхъ чиновъ арміи, безъ соблюденія классовъ, скоростей и удобствъ, смѣшавъ всѣхъ воинскихъ чиновъ, безъ различія ранговъ, въ одну общую массу. Это вызвало возраженія со стороны большинства представителей службъ, послѣ чего делегаты отъ рабочихъ, заявивъ, что находятъ этотъ комитетъ «буржуазнымъ», вышли изъ его состава и образовали свой собственный комитетъ. Такимъ образомъ, получилось, что забастовкой руководили какъ бы два самостоятельныхъ органа, при чемъ, однако, «буржуазному» комитету, состоявшему въ большинствѣ изъ видныхъ агентовъ дороги, удалось отстоять положеніе, по которому начальникамъ службъ и отдѣловъ, если они согласятся на выполненіе условій забастовки, предоставлялось подъ контролемъ членовъ комитета дѣлать распоряженія, относящіяся къ ихъ компетенціи. Значительное число членовъ, въ противоположность этому, отстаивало, чтобы дорогой распоряжался исключительно забастовочный комитетъ, подобно тому, какъ это имѣло мѣсто на Сибирской и Забайкальской линіяхъ. Несмотря на свою кажущуюся планомѣрность, забастовка еще усилила и безъ того большую путаницу и хаосъ въ дѣлѣ отправки запасныхъ, что вскорѣ сознано было и самими ея руководите-

лями, и уже 29 ноября харбинскимъ комитетомъ была объявлена по линіи телеграмма о прекращеніи всякой забастовки во внутреннемъ сообщеніи; по полученіи же около 1 декабря свѣдѣній о возстановленіи движенія по Забайкальской и Уссурійской дорогамъ, сквозное движеніе было возстановлено полностью и по Китайской. Затѣмъ по всей сѣти дорогъ была объявлена телеграмма, что Китайская Восточная ж. д. въ общероссійскихъ забастовкахъ участвовать не можетъ, и вскорѣ харбинскій комитетъ самъ собою закрылся.

Такимъ образомъ, забастовка эта, первая въ исторіи нашей дороги, продолжалась всего нѣсколько дней, никакого объективнаго вреда сама по себѣ не причинила и не сопровождалась какими-либо насиліями, если не считать попытки не пропускать привилегированные поѣзда исключительно съ офицерами и генералами (Батьяновымъ, Надаровымъ и др.*).

Второй пожаръ зданія Управленія дороги, случившійся ровно черезъ двѣ недѣли послѣ перваго, 28 ноября, также нельзя отнести къ эксцессамъ забастовки, хотя по всѣмъ признакамъ наличность поджога и на этотъ разъ была очевидна.

Объ этомъ второмъ пожарѣ Управляющій дорогою генералъ Хорватъ доносилъ Правленію Общества въ слѣдующей телеграммѣ: «Петербургъ. Китайское Правленіе. 28 ноября, около 5 ч. в., загорѣлось зданіе Управленія дороги. Пожаръ начался на чердакѣ средняго трехъэтажнаго корпуса, при чемъ весь этотъ корпусъ, гдѣ помѣщались Служба Тяги, Канцелярія Управленія, Военный Отдѣлъ, Врачебная Часть, Полицейскій Надзоръ и Контроль, а также небольшая часть Коммерческой Части съ Билетнымъ Отдѣломъ и редакція «Харбинскаго Вѣстника», сгорѣлъ. Всего пожаромъ уничтожена площадь зданія 866 кв. саж. Дѣла и документы службъ и отдѣловъ, помѣщавшихся во второмъ и третьемъ этажахъ, частью уничтожены пожаромъ, частью расхищены при выносѣ.

Сохранились дѣла и документы службъ, помѣщавшихся въ нижнемъ этажѣ, а именно: Полицейскаго Надзора, Контроля, и Врачебной Части. Пострадавшихъ людей не было. Причины пожара и убытки выясняются, подозрѣвается поджогъ. Недостатокъ пожарныхъ средствъ лишилъ возможности остановить таковой въ началѣ. № 16100. Хорватъ».

Къ сожалѣнію, описанный только-что пожаръ не былъ послѣднимъ: въ этомъ отношеніи началась какая-то непонятная эпидемія, объ общемъ ходѣ которой генералъ Хорватъ доносилъ Правленію слѣдующее:

«Въ понедѣльникъ, 14 ноября, между 5 и 6 часами вечера, начался пожаръ въ томъ корпусѣ зданій, который выходитъ на Почтовую улицу, пожаръ возникъ въ

*) Ген. Надарову пришлось выѣхать въ Россію на лошадяхъ черезъ Гиринъ.

помѣщеніи, занимавшемся Коммерческой Частью въ первомъ этажѣ. Пожаромъ уничтоженъ какъ этотъ корпусъ, такъ и внутренній, перпендикулярный къ нему, вся Т-образная часть зданія.

Въ понедѣльникъ, 28 ноября, также около шести часовъ вечера, загорѣлся средній лицевой трехъэтажный фасадъ зданія Управленія, пожаръ начался въ помѣщеніи, занимавшемся въ третьемъ этажѣ Службою Тяги; уничтоженъ весь этотъ корпусъ.

Въ понедѣльникъ, 12 декабря, около двухъ часовъ ночи, вновь возникъ пожаръ въ лѣвой сторонѣ лицевого фасада корпуса зданія Управленія, въ первомъ этажѣ, въ помѣщеніи, занятомъ временно Бухгалтеріей, перешедшей туда послѣ перваго пожара. Сгорѣлъ весь лѣвый корпусъ».

Наконецъ, въ ночь съ 19 на 20 сего декабря, съ понедѣльника на вторникъ, генералъ Хорватъ доноситъ: «Пожаръ возникъ почти одновременно въ двухъ помѣщеніяхъ, занимаемыхъ Горнымъ Отдѣломъ. Одно помѣщеніе по Торговой улицѣ—новая контора Отдѣла и другое по Бульварной улицѣ—старая контора, въ которой оставались старыя дѣла. Первое помѣщеніе сгорѣло, второе удалось отстоять. Въ эту же ночь, но нѣсколько раньше, около 9 час. веч., загорѣлась и сгорѣла, при чемъ спасти документы не удалось, контора Главныхъ мастерскихъ, находящаяся на Пристани.

Во всѣхъ случаяхъ пожаровъ Управленія огонь очень быстро распространялся, благодаря отсутствію противопожарныхъ средствъ, непроницаемыхъ раздѣлокъ и брандмауэровъ между корпусами зданій. Каждый разъ прекращеніе доступа огня изъ одного корпуса зданія въ другой достигалось лишь разрушеніемъ, крышъ, настиловъ и половъ въ аркахъ, соединяющихъ корпуса, охваченныя же пламенемъ части быстро уничтожались. Документы и мебель, какіе удавалось вынести изъ горящихъ частей, разбивались и расхищались затѣмъ массами бродившихъ на пожарѣ запасныхъ. Сохранились только вполнѣ кассовые шкафы (за исключеніемъ двухъ попытокъ взлома), и уничтоженія пожаромъ денежныхъ суммъ кассъ не было.

Изъ помѣщавшихся въ зданіи Управленія службъ остались не потерпѣвшими отъ пожара Служба Пути, часть Эксплоатаціи (кромѣ статистики) и Телеграфъ съ телефономъ, помѣщающіеся въ правомъ съ лицевой стороны корпусѣ зданія. Также не потерпѣли отъ пожаровъ остающіеся еще въ Старомъ Харбинѣ Отдѣлы: Земельный, Отчужденій и Сношеній съ китайскими властями. Во всѣхъ случаяхъ пожаръ возникалъ внутри помѣщеній. Слѣдствіе о пожарахъ ведется мѣстнымъ слѣдователемъ. Какъ я слышалъ, слѣдствіе о первыхъ двухъ пожарахъ склонно было считать причиной ихъ обыкновенныя неосторожность и случайность. Третій пожаръ 12 декабря, какъ въ виду явной періодичности, такъ и по самой обстановкѣ, а также четвертый, 19 декабря, не оставляетъ сомнѣній, что причиной являются систематическіе поджоги. Въ настоящее время подыскать какое-либо объясненіе этому стремленію дезорганизовать и, такъ-сказать, дискредитировать Управленіе дороги, не представляется возможнымъ. Несомнѣннымъ является лишь выводъ, что это совершается по плану и организованно. Я опасаюсь, что ни мѣстная полиція, ни мѣстная слѣдственная власть не будутъ въ состояніи выяснить виновниковъ, и, если бы Правленіе

Общества признало это цѣлесообразнымъ, я полагалъ бы крайне желательнымъ командированіе изъ Петербурга опытныхъ спеціалистовъ по розыску».

Далѣе, въ этомъ же донесеніи, генералъ Хорватъ переходитъ къ краткому изложенію прочихъ, уже описанныхъ выше, событій въ полосѣ отчужденія. Находя эти донесенія, равно какъ и послѣдующія отъ 5 января и 15-го февраля 1906 г. очень рельефно дополняющими картину событій и, кромѣ того, имѣющими самостоятельный интересъ въ смыслѣ обрисовки въ нихъ тѣхъ зачатковъ междувѣдомственныхъ несогласій, которыя къ тому времени въ Маньчжуріи имѣли уже мѣсто, воспроизводимъ здѣсь ихъ небольшой по объему текстъ полностью.

Донесеніе, цитированное выше (отъ 21 декабря), въ заключительной своей части гласитъ: «Съ 24-го ноября, вслѣдствіе полученія служащими дороги телеграммъ отъ Самарскаго Бюро и отъ служащихъ Московско-Казанской дороги относительно суда надъ Соколовымъ и другими въ Закаспійской области, относительно выставленныхъ въ связи съ этимъ обстоятельствомъ политическихъ требованій и относительно объявленія частичной забастовки, служащіе Китайской дороги, присоединившись къ этой забастовкѣ, объявили отказъ въ пріемѣ и въ перевозкѣ частныхъ пассажировъ и грузовъ, сохранивъ во всемъ воинское движеніе. Проведеніе такой частичной забастовки, особенно при мѣстныхъ условіяхъ, оказалось трудно осуществимымъ, и со 2 декабря забастовка объявлена прекращенной и движеніе возстановленнымъ во всѣхъ частяхъ, не исключая и частныхъ пассажировъ и товаровъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, стачечнымъ комитетомъ нашей дороги заявлено, что и въ будущемъ, до полной эвакуаціи войскъ, никакія нарушенія въ движеніи не могутъ имѣть мѣста. Такимъ образомъ, дѣло по означенной забастовкѣ закончилось весьма мирно и не повредило особенно воинскому движенію. Тѣмъ не менѣе, военныя власти тыла арміи, подъ вліяніемъ этихъ событій, заняли еще болѣе враждебное положеніе по отношенію къ желѣзнодорожнымъ служащимъ вообще и къ Управленію дороги въ частности. Надо замѣтить, что такое отношеніе штаба тыла армій начало проявляться вслѣдъ за манифестомъ 17 октября, когда въ мирныхъ манифестаціяхъ по этому поводу принимали участіе служащіе и рабочіе дороги. Отношеніе это выражалось въ разнаго рода обвиненіяхъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, какъ забастовщиковъ, въ газетныхъ статьяхъ, составленныхъ въ томъ же духѣ, въ закрытіи распоряженіемъ Начальника тыла, генерала Надарова, желѣзнодорожнаго собранія и занятіи его войсками реквизиціоннымъ порядкомъ, въ снятіи караула, поставленнаго къ Управленію дороги вслѣдъ за первыми пожарами, въ отказѣ уступить занятыя военнымъ вѣдомствомъ помѣщенія для размѣщенія въ нихъ погорѣвшихъ службъ и отдѣловъ Управленія дороги и т. д.

Въ настоящее время за уходомъ генерала Надарова въ отношеніи помѣщеній ожидается благопріятное рѣшеніе вопроса.

Вслѣдъ за возникновеніемъ на мѣстѣ движенія подъ вліяніемъ 17 октября Управленію дороги предъявленъ профессіональными группами служащихъ рядъ заявленій экономическаго и правового служебнаго характера. Между прочимъ, заявленъ и про-

веденъ самими рабочими 8-часовой рабочій день. Для разсмотрѣнія поступившихъ заявленій, по части коихъ пришлось дать и немедленное удовлетвореніе, во избѣжаніе всякихъ осложненій и прекращенія воинскаго движенія, мною образована комиссія, какъ для объединенія такихъ заявленій, такъ и для принципіальнаго разсмотрѣнія ихъ. О результатахъ дѣятельности этой комиссіи буду имѣть честь доложить дополнительно.

Полная неосвѣдомленность о положеніи дѣлъ въ Россіи, оторванность отъ Правленія Общества и невозможность получить указанія по возникающимъ на мѣстѣ крайне острымъ вопросамъ вынуждаютъ меня принимать многія такія рѣшенія, которыя превышаютъ мои полномочія, о чемъ и считаю необходимымъ донести.

Посылая настоящее нарочнымъ, имѣю честь просить и Правленіе Об-ва принять хотя бы этотъ способъ сношеній.

Выѣзжая спѣшно на Западную линію и на копи Чжалайнора для улаженія возникающихъ тамъ недоразумѣній, поручаю подписать настоящее замѣстителю моему инженеру Кричевскому.

Воинское движеніе пока совершается на Китайской дорогѣ безостановочно; Военное Вѣдомство, въ виду заявленія Сибирской дороги о возможности пропускать по этой дорогѣ лишь четыре воинскихъ поѣзда, требуетъ отъ Китайской дороги до 6 поѣздовъ въ сутки—на Сибирскую и далѣе и 2 на Забайкальскую. Сибирская дорога донимаетъ Забайкальскую теплушками. Забайкальская не сдаетъ поэтому теплушекъ и намъ. Такое положеніе, въ случаѣ длительности, грозитъ поставить насъ въ невозможность исполнять заданія Военнаго Вѣдомства. Между тѣмъ, запасные очень волнуются, недовольство между ними растетъ, и вообще настроеніе здѣсь дѣлается весьма тревожнымъ. Необходимо принятіе экстренныхъ мѣръ объ урегулированіи дѣлъ на Сибирской желѣзной дорогѣ, о направленіи къ ней паровозовъ и теплушекъ изъ Россіи и объ усиленіи эвакуаціи войскъ.

Вслѣдствіе ходатайствъ моихъ о возвращеніи Управленію дороги, для размѣщенія службъ послѣ пожаровъ, зданій, занятыхъ въ Харбинѣ Военнымъ Вѣдомствомъ, распоряженіемъ Главнаго Начальника тыла отводятся казарменные бараки, находящіеся за вокзаломъ. Вслѣдствіе отдаленности и неприспособленности бараки эти для размѣщенія службъ не вполнѣ пригодны, но за отказомъ передать Управленію зданія гимназій, занятыхъ войсками, приходится мириться съ неудобствами.

Въ представленіи своемъ № 16409 я доносилъ о заявленіи и проведеніи рабочими 8-часового рабочаго дня; въ настоящее время рабочей организаціей выставлено требованіе объ уплатѣ поденнаго заработка въ прежней суммѣ безъ уменьшенія на одинъ часъ. На это заявленіе я отвѣтилъ разъясненіемъ, что, за отсутствіемъ возможности получить на этотъ предметъ указанія отъ Правленія Общества, выдача заработка будетъ производиться за 8 часовъ по расчету изъ девятичасовой заработной платы, т.-е. въ размѣрѣ $^{1}/_{9}$ таковой, при чемъ недоплаченная часть—$^{1}/_{9}$ поденной платы будетъ уплачена впослѣдствіи, если, по возстановленіи сношеній съ Петербур-

гомъ, отъ Правленія будетъ получено соотвѣтствующее разрѣшеніе. Возможно, что на этой почвѣ возникнутъ еще недоразумѣнія.

Воинское движеніе на дорогѣ въ предѣлахъ требованій, предъявленныхъ Военнымъ Вѣдомствомъ, до 7—8 поѣздовъ на западъ, продолжаетъ совершаться безъ особыхъ осложненій».

---

15 февраля замѣститель генерала Хорвата, князь Хилковъ, сообщаетъ: «Послѣ пожаровъ, бывшихъ въ зданіи Управленія дороги, отъ этого зданія осталась неповрежденною лишь одна четвертая часть, въ которой при помощи чрезвычайнаго стѣсненія оказывается возможнымъ съ трудомъ размѣстить половину служащихъ, для другой же половины въ распоряженіи дороги никакихъ подходящихъ помѣщеній не имѣется, почему половина Службы Тяги и три четверти Главной Бухгалтеріи и полные отдѣлы Коммерческій, Медицинскій не работаютъ и служащіе ихъ находятся въ вынужденномъ бездѣйствіи. Мною были возбуждены передъ военнымъ начальствомъ многократныя ходатайства, какъ устныя, такъ и письменныя, о предоставленіи для Управленія какихъ-либо желѣзнодорожныхъ помѣщеній изъ занятыхъ Военнымъ Вѣдомствомъ или хотя бы освобожденныхъ Краснымъ Крестомъ, при чемъ я указывалъ на неизбѣжныя послѣдствія такого вынужденнаго бездѣйствія Управленія, какъ для исправной дѣятельности дороги, такъ и для духа служащихъ, но, несмотря на это, Военное Вѣдомство не только отказалось освободить какое-либо изъ занятыхъ помѣщеній, но заняло всѣ зданія, освобождаемыя Краснымъ Крестомъ, и, сверхъ того, отобрало подъ размѣщеніе войскъ зданіе Техническаго училища и потребовало приспособить подъ арестный домъ на двѣсти арестантовъ одно изъ помѣщеній, находящееся въ пользованіи Управленія дороги. Въ серединѣ января Главнымъ Начальникомъ тыла была назначена, подъ предсѣдательствомъ генерала Фока, комиссія для отвода помѣщенія Управленію дороги, которая опредѣлила предоставить для этой цѣли двѣ съ половиной казармы Пограничной стражи, находящіяся за віадукомъ, ведущимъ на Пристань, но изъ нихъ полъ-казармы было освобождено войсками двадцатаго января, одна казарма—одиннадцатаго февраля, почему часть Управленія дороги до послѣдняго времени продолжала находиться въ бездѣйствіи. Изъ настоящаго донесенія Правленіе можетъ само усмотрѣть, какія печальныя послѣдствія для Управленія дороги должно имѣть бездѣйствіе нѣсколькихъ жизненныхъ частей его».

Останавливаясь подробно на прискорбныхъ событіяхъ 1906 года въ Харбинѣ, мы хотѣли бы, въ видѣ вывода, особенно подчеркнуть ту изумительную бодрость духа, вѣру въ свое дѣло и энергію, которой были проникнуты въ это исключительно трудное и мрачное время, когда колебалась вся Россія, заброшенные въ Маньчжурію руководители Китайской Восточной жел. дор., ка-

залось, поддайся они хоть на минуту унынію, выпусти изъ рукъ управленіе событіями, и трудно представить себѣ, какой непоправимый ущербъ дѣлу,— если не окончательная гибель его, могли бы послѣдовать. И такъ часто называемый холоднымъ и бюрократическимъ Петербургъ въ этомъ случаѣ хорошо отдавалъ себѣ отчетъ въ душевномъ состояніи людей, которымъ тамъ, за 8,000 верстъ, было ввѣрено громадной важности дѣло.

Вотъ какой ободряющей телеграммой Правленіе отвѣтило генералу Хорвату на приведенныя выше его тревожныя донесенія.

«Обезпокоенное происходящими на дорогѣ волненіями и пожарами и сознавая всю трудность Вашего положенія, Правленіе признало полезнымъ и необходимымъ командировать на дорогу особую комиссію въ надеждѣ, что дружными усиліями удастся вновь вполнѣ наладить дѣло; сообщаю Вамъ копію телеграммы, посланной по сему поводу 13 января Министромъ Финансовъ Главнокомандующему: «Въ концѣ миминувшаго года въ Харбинѣ произошло три пожара Управленія дороги, во время которыхъ погибло множество важныхъ документовъ; для выясненія причины этихъ пожаровъ и обстоятельствъ, при которыхъ они произошли, также послѣдствій, которыя могутъ имѣть означенные пожары на составленіе отчетности дороги, и принятія мѣръ устраненія сихъ послѣдствій, по соглашенію съ предсѣдателемъ Совѣта Министровъ, мною командирована на названную дорогу комиссія изъ членовъ Правленія Общества I ранга въ отставкѣ инженера Кази, дѣйствительнаго статскаго совѣтника Иванова. Помимо сего, на комиссію эту возложено также выясненіе нѣкоторыхъ детальныхъ вопросовъ, касающихся передачи на основаніи состоявшагося соглашенія съ Министромъ Путей Сообщенія Уссурійской дороги въ эксплоатацію Общества Китайской дороги, а, если окажется возможнымъ, и производства самой пріемки Уссурійской дороги; 2) всестороннее ознакомленіе съ причинами и ходомъ стачечнаго движенія, имѣвшаго мѣсто на дорогѣ; комиссіи предоставлено, если окажется въ зависимости отъ обстоятельствъ необходимымъ, увольнять виновныхъ агентовъ. Сообщая о вышеизложенномъ, позволяю себѣ покорнѣйше просить Ваше Превосходительство не отказать дать мѣстнымъ военнымъ властямъ распоряженіе объ оказаніи комиссіи полнаго содѣйствія при выполненіи порученныхъ ей задачъ. Вентцель».

Съ начала января 1906 года, по мѣрѣ возстановленія правильнаго желѣзнодорожнаго движенія на дорогахъ Имперіи, революціонное настроеніе въ Харбинѣ стало быстро спадать и уже къ февралю сошло почти на-нѣтъ, если не считать введеніе рабочими Харбинскихъ Главныхъ мастерскихъ въ серединѣ января явочнымъ порядкомъ 8-часового рабочаго дня, что повело за собой временное закрытіе 16 января этихъ мастерскихъ и увольненіе свыше 200 человѣкъ рабочихъ. Приблизительно съ этимъ же временемъ совпало привлеченіе военными властями (Главнымъ Начальникомъ тыла войскъ Дальняго Востока пр. № 74, отъ 17 февраля 1906 года) къ уголовной отвѣтственности тѣхъ агентовъ дороги разныхъ степеней, которые въ той или иной мѣрѣ участво-

вали въ только-что описанныхъ революціонныхъ событіяхъ (дѣло о поджогахъ получило самостоятельное направленіе, о которомъ нѣсколько словъ будетъ сказано ниже).

Пробѣгая имена многочисленныхъ привлеченныхъ, мы видимъ среди нихъ такихъ видныхъ лицъ, какъ правитель дѣлъ Управленія дороги Лепешинскій, инженеры Оссендовскій, Новаковскій, помощникъ правителя дѣлъ Козловскій, врачъ Айнгорнъ и др. Въ частности этимъ агентамъ дороги было предъявлено обвиненіе, формулированное слѣдующимъ образомъ:

«Названныя лица подлежатъ обвиненію въ томъ, что въ періодъ времени съ 24 ноября 1905 года по 12 января 1906 года, отпечатавъ: 1) 20,000 экземпляровъ телеграммы Самарскаго Комитета, призывавшей солдатъ и офицеровъ къ бунтовщическимъ дѣяніямъ-- требовать отмѣны смертной казни, военно-полевыхъ судовъ и мѣръ усиленной охраны; 2) 25,000 экземпляровъ воззванія «Солдаты и офицеры» отъ имени харбинскаго комитета соціалъ-демократической партіи того же содержанія 3) 12,500 экземпляровъ «Бюллетеней Стачечнаго Комитета» (№№ 1, 2 и 3) со статьею, озаглавленной «Письмо офицера въ харбинскій комитетъ соціалъ-демократической партіи», и «постановленіемъ собранія офицеровъ, военныхъ врачей и чиновниковъ Читинскаго гарнизона отъ 25 ноября», 4) прокламаціи отдѣльными листками отъ имени «Харбинскаго Комитета Соціалъ-Демократической Рабочей Партіи» «Отчего бастуютъ рабочіе», «Что такое черная сотня», «Отъ матроса къ солдату»; «Пролетаріи всѣхъ странъ, соединяйтесь», они распространяли вышеописанныя сочиненія, возбуждающія къ учиненію бунтовщическихъ дѣяній и ниспроверженію существующаго въ государствѣ общественнаго строя способами, опасными для многихъ лицъ среди желѣзнодорожныхъ служащихъ Китайской Восточной желѣзной дороги, въ войскахъ Маньчжурской арміи, и вывѣшивали эти сочиненія на стѣнахъ Управленія Кит. Вост. жел. дор., что предусмотрѣно 1 мъ и 2-мъ пунктами 1-ой части и 1-мъ пунктомъ 2 ч. 129 ст., 1 и 2 пп. первой части и 1 и 2 ч. ст. 130 и п. 1 второй части ст. Улож. 1903 года».

Аналогичныя обвиненія были предъявлены и другимъ привлеченнымъ, общее число коихъ равнялось 21.

Военный судъ приговорилъ главныхъ обвиняемыхъ къ различнымъ срокамъ заключенія въ крѣпости (максимумъ до 3 лѣтъ), а остальныхъ частью оправдалъ, частью подвергъ аресту до 3 недѣль.

Необходимо добавить, что, какъ Управляющій дорогою, такъ и Правленіе Общества, оцѣнивая предшествовавшую полезную службу этихъ лицъ и ихъ скорѣе умѣряющую роль въ описанныхъ событіяхъ, не имѣвшихъ къ тому же особо тяжкихъ и вредныхъ послѣдствій, весьма участливо отнеслись къ ихъ судьбѣ, предоставивъ большинству изъ нихъ, по отбытіи наказанія, возможность вновь продолжать службу на дорогѣ.

Вопросъ о причинѣ пожаровъ, несмотря на всѣ принятыя исключительныя мѣры, разслѣдовать съ исчерпывающей полнотой, повидимому, не удалось. Въ относящихся къ этому вопросу офиціальныхъ актахъ и документахъ мы находимъ лишь указанія на преданіе военному суду за поджогъ конторщика Броуда и сторожей, крестьянина Лысенко и казака Петренко.

Отданный по этому поводу приказъ по Сводному Корпусу отъ 26 сентября 1906 года за № 151 гласилъ:

«На основаніи прокламаціи Намѣстника Его Императорскаго Величества на Дальнемъ Востокѣ отъ 25-го февраля 1904 года предаю суду войскъ Дальняго Востока служащихъ Управленія Китайской Восточной желѣзной дороги: конторщика мѣщанина Якова Броуда и сторожей крестьянина Ивана Лысенко и казака Сергѣя Петренко по обвиненію въ томъ, что заранѣе сговорившись между собою сжечь I и IV корпуса зданія Управленія К. В. ж. д. въ г. Харбинѣ съ цѣлью уничтоженія дѣлъ и документовъ, находившихся въ этихъ корпусахъ отдѣловъ дороги Коммерческаго, Матеріальнаго и Бухгалтеріи, они съ этой цѣлью въ ночь на 13 декабря 1905 года оставались всѣ трое дежурными въ 1 этажѣ 1-го корпуса и, воспользовавшись этимъ своимъ положеніемъ, обложили стѣны корпуса кучами бумаги, облили столы съ дѣлами и полъ въ нѣсколькихъ комнатахъ керосиномъ и подожгли его, вслѣдствіе чего произошелъ пожаръ, распространившійся съ такой быстротой и силой на весь I и IV корпуса, что спасти находившіеся въ нихъ дѣла и документы Управленія не представлялось возможнымъ, что предусмотрѣно 13, 1606 и 1607 стт. Улож. о Наказ. Угол. и Исправ. и 279 ст. XXII т. Св. Военн. Пост. 1869 г., изд. 3. Командиръ корпуса, генералъ-лейтенантъ Дембовскій».

Исходъ этого судебнаго дѣла точно неизвѣстенъ.

Послѣдствіемъ пожаровъ явилось возстановленіе въ томъ же 1906 году новыхъ корпусовъ Управленія дороги съ бетонированіемъ перегородокъ и перекрытій, которое производилось Черноморскимъ Об-омъ бетонныхъ построекъ. Зданія Управленія дороги вновь получили тотъ величественный видъ и устройство, которое сохраняютъ и понынѣ.

Въ связи съ этими же пожарами были значительно улучшены, какъ въ зданіяхъ дороги, такъ и вообще въ Харбинѣ, противопожарныя средства.

Болѣе или менѣе отдаленнымъ эхомъ описанныхъ только-что революціонныхъ событій 1905—1906 года явилось образованіе въ 1907 году въ Харбинѣ сначала мѣстной группы партіи соціалистовъ-революціонеровъ, а затѣмъ нѣсколько позже и особой военной организаціи той же партіи, уком-

плектованной, главнымъ образомъ, нижними чинами Штаба Заамурскаго Округа Пограничной стражи.

Дѣятельность этихъ организацій, имѣвшихъ несомнѣнную преемственную связь съ политическими группировками 1905 и 1906 гг., не ознаменовалась какими-либо особо крупными выступленіями; однако, именно имъ вмѣнены были въ вину мѣстнымъ прокурорскимъ надзоромъ случившійся въ 1908 году пожаръ штабного зданія, одного изъ наиболѣе видныхъ и центральныхъ въ г. Харбинѣ, а также вооруженное нападеніе 20-го февраля 1909 года на артельщика Китайской Восточной желѣзной дороги Осипова, везшаго на извозчикѣ, въ сопровожденіи двухъ солдатъ-конвоировъ, около 14,000 рублей для уплаты жалованья служащимъ дороги.

Въ связи съ этимъ возникло въ 1910 году новое большое политическое судебное дѣло, слушавшееся уже въ мѣстномъ Пограничномъ окружномъ судѣ (см. ниже), при чемъ число привлеченныхъ достигало на этотъ разъ внушительной цифры въ 54 человѣка.

По даннымъ обвинительнаго акта обстоятельства образованія въ Харбинѣ означенныхъ революціонныхъ организацій рисуются въ слѣдующемъ видѣ.

Харбинская группа партіи соціалистовъ-революціонеровъ окончательно сорганизовалась въ Харбинѣ, судя по имѣющимся отчетамъ, снабженнымъ мѣстной печатью партіи,—въ февралѣ 1907 года; въ издававшейся въ Нагасакахъ газетѣ «Воля» въ №№ 98 и 99, отъ 20 февраля, было указано, что харбинской группой партіи соціалистовъ-революціонеровъ собрано пожертвованій 525 руб. 27 коп., а въ помѣщенной въ томъ же номерѣ корреспонденціи изъ Харбина отъ 1-го февраля говорится: «Харбинъ наводненъ изданіями «Воли», и не только Харбинъ, но и вся желѣзнодорожная линія во всѣ три конца; солдаты читаютъ ихъ съ захватывающимъ интересомъ, а о рабочихъ и говорить нечего», что «рабочихъ здѣшнихъ мастерскихъ соціалъ-демократы считали раньше своими, убѣждая ихъ, что только соціалъ-демократическая партія и можетъ быть защитницей интересовъ рабочихъ классовъ, но теперь, когда здѣсь окрѣпла организація соціалистовъ-революціонеровъ, рабочіе начинаютъ тяготѣть къ этой партіи» и т. д.

Съ начала 1908 года въ Харбинѣ партіей стала усиленно распространяться подпольная, по условіямъ цензуры того времени, газета «Роволюціонная Мысль» съ эпиграфомъ «въ борьбѣ обрѣтешь ты право свое», а 17-го февраля того же года былъ выпущенъ 1-й номеръ органа харбинской военной организаціи партіи соціалистовъ-революціонеровъ «Досуги Заамурца» (въ pendant къ офиціально издававшемуся тогда Штабомъ Округа печатному органу того же имени), съ девизомъ «всѣ за одного, одинъ за всѣхъ».

Вопросъ о существованіи въ то время особой военной организаціи партіи соціалистовъ-революціонеровъ въ Харбинѣ и на линіи детально освѣщенъ въ той же

упомянутой выше газетѣ «Воля», выходившей въ Нагасакахъ, и въ № 4 газеты «Знамя Труда», издававшейся въ Петербургѣ центральнымъ комитетомъ партіи соціалистовъ-революціонеровъ.

Въ статьяхъ этихъ газетъ, посвященныхъ отчетамъ о дѣятельности революціонныхъ группъ на Дальнемъ Востокѣ, указывается, что въ началѣ 1907 года въ г. Владивостокѣ, Никольскѣ-Уссурійскомъ, Хабаровскѣ и Харбинѣ были основаны и стали разрастаться военныя и рабочія организаціи, и что, несмотря на недостатокъ партійныхъ работниковъ, въ Харбинѣ организація военнаго союза идетъ весьма успѣшно, вліяніе соціалистовъ-революціонеровъ среди солдатъ съ каждымъ днемъ увеличивается, устраиваются массовки до 200 чел., военные организуются также въ Хайларѣ и Цицикарѣ, и можно разсчитывать, что организація ихъ скоро охватитъ всю Маньчжурію. Изъ дальнѣйшихъ корреспонденцій видно, что въ январѣ 1908 года военной организаціей были объединены пункты: Бухэду, Хайларъ, Цицикаръ, Куаньченцзы, Эхо, Пограничная и др., во всѣхъ этихъ пунктахъ существовали гарнизонные комитеты по устройству Всероссійскаго военнаго союза солдатъ и матросовъ.

Въ уставѣ своемъ харбинская военная организація ставила себѣ цѣлью «поддержать вооруженной борьбой трудовой народъ въ его требованіяхъ», которыя сводятся къ слѣдующему: а) передача земли въ распоряженіе и пользованіе всего народа, б) законодательная охрана труда, в) полная гражданская и политическая свобода и г) замѣна постоянной арміи милиціей. Для достиженія этой цѣли харбинская военная организація «считаетъ необходимымъ», какъ сказано въ уставѣ, «низверженіе царскаго правительства», временный захватъ государственной власти борцами за землю и волю, образованіе временнаго правительства и созывъ учредительнаго собранія на началахъ всеобщаго, прямого, равнаго и тайнаго голосованія.

Въ помѣщенномъ въ «Досугахъ Заамурца» письмѣ съ обращеніемъ «господинъ Чичаговъ» за подписью «Пограничники», предназначенномъ для нынѣ покойнаго Начальника Заамурскаго Округа Пограничной стражи, генералъ-лейтенанта Чичагова, между прочимъ говорилось, что революціонныя военныя организаціи «призваны къ жизни горькой дѣйствительностью и чувствомъ глубокаго состраданія къ народу», желаніемъ «помочь ему во что бы то ни стало» и съ цѣлью ни въ какомъ случаѣ не употреблять оружія противъ народа, а обратить его противъ враговъ народныхъ, что «всѣ безчинства и издѣвательства надъ народомъ производятся подъ защитой военной силы».

Въ № 3 «Досуговъ Заамурца», въ передовой статьѣ, восхваляется роль революціонной арміи въ государственныхъ переворотахъ Востока съ призывомъ принять участіе въ таковомъ же переворотѣ и въ Россіи и т. д.

Пограничный Окружный Судъ, разсматривавшій въ 1910 году въ полномъ объемѣ дѣло о харбинской группѣ партіи соціалистовъ-революціонеровъ и его военной организаціи, оказался, какъ это, впрочемъ, вообще нерѣдко бывало въ прежней нашей судебной практикѣ, болѣе суровымъ, чѣмъ судъ военный, разсматривавшій описанное ранѣе дѣло о событіяхъ 1905—1906 года въ условіяхъ военнаго времени.

Приговоромъ отъ 9 декабря 1910 года изъ 54 обвиняемыхъ—8 были осуждены въ каторжныя работы, 20—въ ссылку на поселеніе, двое —къ тюремному заключенію и 24 оправданы.

Остановиться болѣе или менѣе подробно на описаніи перваго этапа революціоннаго движенія въ полосѣ отчужденія Китайской Восточной желѣзной дороги представлялось необходимымъ не только въ виду значительнаго самостоятельнаго интереса этихъ событій, но еще и для того, чтобы приведенными матеріалами и фактическими данными облегчить будущему изслѣдователю возможность анализа общихъ не вполнѣ ясныхъ причинъ и мѣстныхъ корней этого движенія, которое во второй своей вполнѣ аналогичной стадіи и вспышкѣ въ 1917—1920 годахъ (см. ниже) сыграло такую явно невыгодную роль для нашего престижа и дѣлового положенія на Дальнемъ Востокѣ, въ частности отразившись весьма тяжело и на интересахъ Китайской Восточной желѣзной дороги.

Участіе въ революціонномъ движеніи, естественное и порой неизбѣжное въ обстановкѣ родной страны, въ борьбѣ съ какими-либо дефектами присущаго ей политическаго или соціальнаго уклада, представляется мало понятнымъ и лишеннымъ реальныхъ мотивовъ въ условіяхъ добровольнаго проживанія въ предѣлахъ чужого государства, притомъ въ такой матеріальной и правовой обстановкѣ, которая, какъ это имѣло мѣсто въ данномъ случаѣ, сама по себѣ едва ли могла быть источникомъ революціоннаго взрыва. Изъ дальнѣйшаго изложенія будетъ видно, что матеріальныя условія, какъ, напримѣръ, размѣры оплаты рабочаго труда въ полосѣ отчужденія всегда значительно превосходили нормы, существовавшія во внутренней Россіи; выгодно отличались, какъ увидимъ ниже, и правовой режимъ, и жилищныя, и продовольственныя условія

Такимъ образомъ, здѣсь мы, повидимому, имѣемъ дѣло отчасти съ извѣстною стихійною подражательностью массъ, не могущихъ къ тому же относиться безучастно къ волнующимъ событіямъ на родинѣ, а отчасти и съ присущимъ русскому быту профессіонализмомъ въ политической борьбѣ, который выдвигаетъ и заставляетъ дѣйствовать активныхъ вождей и организаторовъ движенія даже и тамъ, гдѣ для самаго движенія не имѣется достаточныхъ предпосылокъ и оправданій въ объективной обстановкѣ момента, ибо простое «демонстрированіе солидарности» едва ли можетъ являться такимъ оправданіемъ.

Съ другой стороны нельзя не отмѣтить, что источникомъ недовольства мѣстнаго населенія до извѣстной степени могла все же являться и здѣсь правительственная политика того времени.

По настояніямъ всемогущаго тогда Плеве въ полосѣ отчужденія, какъ увидимъ ниже, еще съ самаго открытія военныхъ дѣйствій, была учреждена жандармская полиція, проявлявшая, какъ водится, въ своей дѣятельности иногда чрезмѣрное рвеніе; военное положеніе, введенное на линіи дороги въ январѣ 1904 г., не было снято еще долго послѣ того, какъ окончились военныя дѣйствія и маньчжурскія арміи были эвакуированы.

До апрѣля 1907 года послѣдовательно функціонировали въ Харбинѣ многолюдные, надѣленные обширными полномочіями, штабы генераловъ Надарова (Главнаго Начальника тыла Маньчжурской арміи), Гродекова (Командующаго войсками Дальняго Востока) и Дембовскаго (Командующаго Своднымъ Корпусомъ); послѣдній пользовался правами генералъ-губернатора по отношенію къ русскому населенію Маньчжуріи. По иниціативѣ генерала Дембовскаго велась въ полосѣ отчужденія усиленная борьба съ лѣвыми политическими теченіями, для чего, между прочимъ, при Штабѣ издавалась особая газета «Военная Жизнь» и насаждалась трезвость путемъ воспрещенія продажи спиртныхъ напитковъ.

Опредѣлившіяся къ этому времени теченія въ общественной жизни Харбина до извѣстной степени напоминаютъ собой мѣстныя событія послѣдняго времени (1923 года), которыми сопровождалась избирательная кампанія при выборахъ городскихъ уполномоченныхъ. Въ подтвержденіе приводимъ нѣкоторыя характерныя выписки изъ газетъ того времени, свидѣтельствующія и о томъ повышенномъ интересѣ, который тогда уже, въ 1905—1906 годахъ, проявлялся населеніемъ къ вопросамъ городского самоуправленія, подробной исторіи котораго мы посвящаемъ одну изъ послѣдующихъ главъ.

> «За послѣднія недѣли общественная мысль въ Харбинѣ ушла впередъ такъ далеко, что за нею едва угонишься. То же самое, вѣроятно, произошло во всѣхъ городахъ Россіи. Къ сожалѣнію, газетъ оттуда все еще нѣтъ, такъ-что невозможно провѣрить правильность нашего предположенія. Во всякомъ случаѣ, крайне любопытно будетъ сопоставить содержаніе номеровъ газетъ, отпечатанныхъ до и послѣ 17 октября, и по нимъ прослѣдить настроенія общества.
>
> «Обращаясь къ харбинской жизни, слѣдуетъ отмѣтить тотъ фактъ, что провозглашенные манифестомъ принципы политической свободы были немедля использованы горожанами въ полной ихъ мѣрѣ, съ величайшимъ жаромъ и огромнымъ увлеченіемъ.

«На улицахъ появились манифестанты съ красными флагами, на площадяхъ и въ др. общественныхъ мѣстахъ зазвучали горячія политическія рѣчи, послышались звуки «Марсельезы» и т. д.

«Въ слѣдующіе дни начало обрисовываться дробленіе горожанъ на политическія партіи, физіономіи которыхъ съ ясностью пока не опредѣлились, и стремленіе объединиться въ союзы по профессіямъ. Задуманъ былъ цѣлый рядъ общественныхъ организацій. Начались митинги, а за ними учредительныя и организаціонныя собранія, комиссіи и комитеты, дѣятельность которыхъ продолжается и до настоящаго времени.

«Большинство союзовъ и кружковъ еще окончательно не сформировалось. Тѣ же, которые успѣли сформироваться, заняты выработкою программъ своей дѣятельности.

«Мѣстная печать вовлечена въ горячую борьбу партій. «Харбинскій Листокъ» заявилъ себя органомъ крайнихъ, «Новый Край»—умѣренныхъ.

Образовавшійся въ виду тревожныхъ событій комитетъ самообороны обнародовалъ слѣдующее воззваніе: «Граждане. Приступивъ къ исполненію своей спеціальной задачи, состоящей въ организаціи защиты личной и имущественной неприкосновенности и безопасности, комитетъ съ первыхъ же шаговъ своей дѣятельности встрѣтился съ затрудненіями, которыя объясняются, главнымъ образомъ, отсутствіемъ органа городского общественнаго управленія, вѣдающаго дѣла о мѣстныхъ пользахъ и нуждахъ и надѣленнаго для сего необходимыми полномочіями и средствами въ видѣ налоговъ, сборовъ и разныхъ оброчныхъ статей. Параллельно комитетъ убѣдился, что по той же причинѣ многія другія первостепенной важности нужды городского благоустройства (больницы, школы, мостовыя, освѣщеніе, водоснабженіе, призрѣніе и т. п.) или совсѣмъ не удовлетворяются, или, если и удовлетворяются, то въ крайне недостаточной степени. Такое положеніе отражается гибельнымъ образомъ на самомъ населеніи и задерживаетъ дальнѣйшій ростъ и развитіе города и продолжаться не можетъ и не должно. Нужно положить этому конецъ. Мы, граждане, должны сами позаботиться о своихъ нуждахъ и взять удовлетвореніе ихъ въ свои руки. Вслѣдствіе сего комитетъ вступилъ въ сношеніе съ Управляющимъ К. В. ж. д. по вопросу о надѣленіи Харбина правами самоуправляющагося города. Встрѣтивъ съ этой стороны полное сочувствіе и обѣщаніе содѣйствовать, комитетъ заручился также готовностью высшей мѣстной администраціи утвердить временное, впредь до законодательной санкціи, введеніе въ Харбинѣ дѣйствующаго въ Россіи городового положенія изд. 1892 г. съ необходимыми по мѣстнымъ условіямъ измѣненіями. Желательно, чтобы намѣченное предположеніе было приведено въ исполненіе безотлагательно и чтобы начало дѣятельности первой городской думы г. Харбина совпало съ началомъ наступающаго года, т.-е. съ 1-го января 1906 года, поэтому комитетъ постановилъ: произвести выборы гласныхъ немедленно, не откладывая ихъ до того момента, когда будутъ выработаны и утверждены измѣненія въ городовомъ положеніи, а напротивъ—предоставить обсужденіе и выработку послѣднихъ самой думѣ. Примѣненіе и приспособленіе городового положенія къ условіямъ мѣста и времени—задача серьезная, которая можетъ быть выполнена лишь учрежденіемъ, достаточно компетентнымъ и обезпеченнымъ настоящимъ авторитетомъ,—а таковымъ учрежденіемъ является только дума. Коми-

тетъ надѣется, что граждане откликнутся на настоящее приглашеніе и примутъ въ избраніи первой харбинской думы самое дѣятельное и живое участіе.

«Въ связи съ этимъ воззваніемъ назначенъ былъ и день, въ который должны были произойти выборы. Инициаторы этого дѣла рѣшили привлечь къ участію въ выборахъ только тѣхъ жителей, которые владѣютъ имущественнымъ цензомъ, выражающимся въ домовладѣніи или занятіи торгово-промышленною дѣятельностью.

«Когда требованіе ценза стало извѣстно, то упомянутый комитетъ самообороны запротестовалъ, объявивъ, что онъ, защищая интересы трудящагося класса, употребитъ всѣ средства, чтобы не допустить захвата городского самоуправленія представителями капитала, о чемъ и опубликовалъ въ газетахъ,

«Съ подобнымъ же заявленіемъ въ назначенное для выборовъ городской думы мѣсто и время явился делегатъ отъ цензоваго комитета. Произошелъ обмѣнъ мнѣній. Комитетъ обороны уступилъ. Рѣшено было организовать выборы обоимъ комитетамъ совмѣстно.

«Но совмѣстное участіе въ общественной дѣятельности двухъ столь противоположныхъ по своимъ стремленіямъ группъ наводитъ на нѣкоторыя размышленія.

«Трудно предугадать такой компромиссъ, на которомъ могли бы сойтись не только буржуазія съ соціалъ-демократіей, но даже сочувствующая рабочимъ интеллигенція съ рабочею массою» и т. д.

Линейные поселки Китайской Восточной желѣзной дороги также по-своему реагировали на событія въ Россіи и въ Харбинѣ. Ниже мы приводимъ краткое описаніе того, что происходило въ эти тревожные дни въ поселкѣ при ст. Маньчжурія по разсказу очевидца (инж. Ринека).

Послѣ подписанія Портсмутскаго договора началась съ сентября эвакуація войскъ изъ Маньчжуріи. Ст. Маньчжурія являлась конечнымъ пунктомъ, гдѣ происходила передача поѣздовъ на Забайкальскую дорогу, поэтому, несмотря на усиленную работу администраціи, здѣсь почти всегда стояло нѣсколько эшелоновъ въ ожиданіи своей очереди. Въ такомъ состояніи находилась станція къ моменту изданія манифеста 17 окт. 1905 г. Благодаря своему положенію передаточнаго пункта, Маньчжурія всегда отличалась отъ рядовыхъ станцій своей населенностью и оживленной жизнью. Поэтому полученныя свѣдѣнія о манифестѣ были встрѣчены здѣсь болѣе замѣтно, чѣмъ въ сосѣднихъ линейныхъ поселкахъ. Послѣ манифеста были организованы шествія съ красными флагами по улицамъ, митинги въ собраніи и на станціи около эшелоновъ. (Дѣятельными участниками и организаторами были священникъ Лахинъ, докторъ Кулюкинъ, машинистъ Мухинъ Заб. ж. д,, нач. 1-го уч. Инженеръ Маковскій, и др.). Одновременно читались лекціи на политическія темы. Между прочимъ, послѣ одного изъ митинговъ, собравшіеся потребовали отъ присутствовавшаго жандармскаго полковника Корякина, чтобы онъ снялъ погоны, чему Корякинъ безпрекословно подчинился. Чѣмъ больше развивалось революціонное настроеніе въ Россіи, тѣмъ агрессивнѣе были дѣйствія на ст. Маньчжурія: вскорѣ организовался стачечный комитетъ, который забралъ все управленіе въ свои руки. Вслѣдствіе всеобщей заба-

стовки желѣзныхъ дорогъ на Маньчжуріи скопилась масса воинскихъ эшелоновъ, среди которыхъ шла дѣятельная пропаганда, съ одной стороны революціонная, а съ другой—о томъ что всѣ злоключенія солдатъ и невозможность возвратиться на родину происходятъ отъ забастовщиковъ, которые не хотятъ работать и не пропускаютъ поѣздовъ. Въ результатѣ среди значительной части солдатъ возникло антиреволюціонное настроеніе. 9 января 1906 г. эти солдаты двинулись навстрѣчу революціонной манифестаціи, направлявшейся изъ желѣзнодорожнаго поселка въ частный, и разогнали ее, при чемъ пострадалъ одинъ 16-лѣтній конторщикъ 1-го участка, попавшій въ эту процессію изъ любопытства. Онъ былъ буквально разорванъ толпой на части. Въ это время уже ходили тревожные слухи о готовящемся проѣздѣ по линіи карательнаго отряда ген. Ренненкампфа. 13 января карательная экспедиція дѣйствительно прибыла на станцію Маньчжурія, и въ ближайшіе 3—4 дня спокойствіе здѣсь возстановилось. Изъ видныхъ участниковъ движенія былъ вскорѣ арестованъ Инж. Маковскій,—ему предъявлялось обвиненіе въ выдачѣ оружія изъ участковаго склада стачечному комитету ст. Борзя. (Постановленіемъ стачечнаго комитета были отмѣнены пассажирскіе поѣзда, кондуктора же находили отмѣну пассажирскаго движенія для себя невыгодной и забастовали. Тогда была затребована помощь со ст. Маньчжурія, и на этотъ предметъ Маковскій выдалъ оружіе революціонной организаціи). Благодаря заступничеству ген. Хорвата Маковскій былъ только уволенъ отъ службы и долженъ былъ въ кратчайшій срокъ покинуть Маньчжурію. Одновременно былъ высланъ и мѣстный желѣзнодорожный священникъ, о. Лахинъ.

Глава XIII.

Возстановленіе отчетности, уничтоженной пожарами 1905 года.—Передача японцамъ южнаго участка Кит. Вост. жел. дор.—Экспортъ на Владивостокъ.—Соглашеніе объ Уссурійской жел. дор. и портъ Эгершельдъ. —Судьба морского пароходства.—Коммерческое состояніе Харбина послѣ войны.

ъ окончаніемъ эвакуаціи маньчжурскихъ армій и революціонныхъ волненій 1906 года для Кит. Вост. жел. дор. и ея полосы отчужденія наступилъ относительно долгій періодъ внѣшняго затишья,—періодъ, когда русскіе люди впервые смогли, наконецъ, приступить къ болѣе или менѣе устойчивому строительству жизни въ условіяхъ новаго края въ его обыденной обстановкѣ.

Но неудачный исходъ войны еще долго давалъ себя чувствовать; множество задачъ самыхъ разнообразныхъ и одна другую осложнявшихъ нахлынуло въ это время сразу на Кит. Вост. жел. дор. и ея Управляющаго Д. Л. Хорвата. Помимо прямой дѣятельности по эксплоатаціи дороги, необходимо было напряженно работать по ликвидаціи тяжелыхъ матеріальныхъ послѣдствій войны и пожаровъ, удовлетворять безчисленныя претензіи частныхъ грузоотправителей, налаживать транспортъ на Владивостокъ въ связи съ утратой Дальняго, компенсировать потерю принадлежавшей дорогѣ Тихоокеанской флотиліи, озаботиться экономическимъ благополучіемъ уже значительнаго къ тому времени русскаго населенія края, организовать административный и муниципальный строй полосы отчужденія, возстанавливать отношенія съ побѣдоносной Японіей и разочаровавшимся въ нашей военной мощи Китаемъ, и т. д, и т. д.

Если прибавить, что во внутреннихъ нашихъ мѣстныхъ междувѣдомственныхъ отношеніяхъ къ этому времени далеко не все обстояло благополучно и уже обозначились опредѣленныя тренія между Управленіемъ дороги, съ одной стороны, и военнымъ и дипломатическимъ вѣдомствами—съ другой, то сразу

станетъ ясной картина той чрезвычайной работы, которая и въ эти относительно спокойные годы выпала на долю русскихъ піонеровъ въ Маньчжуріи.

Приступая къ описанію этого періода (1906—1914), мы отнюдь не надѣемся на исчерпывающую полноту, и имѣемъ въ виду намѣтить лишь главнѣйшіе основные пути, по которымъ шла наиболѣе интенсивная работа, благодаря которой къ началу великой европейской войны Кит. Вост. жел. дорога настолько окрѣпла во всѣхъ отношеніяхъ, что, несмотря на трудности и невзгоды, вновь смогла оказать родинѣ въ тяжелое время неоцѣнимыя услуги, явившись могучимъ и почти единственнымъ для замкнутой со всѣхъ сторонъ Россіи средствомъ международнаго транспорта и сообщенія.

Первой заботой Правленія Общества и Управленія дороги въ началѣ 1906 года было принятіе мѣръ къ возстановленію отчетности, уничтоженной описанными выше пожарами 1905 года. Сдѣлать это было необходимо въ кратчайшій срокъ, въ виду многочисленныхъ предъявленныхъ къ дорогѣ денежныхъ претензій со стороны частныхъ отправителей военнаго періода; кромѣ того, необходимо было произвести расчеты съ Военнымъ вѣдомствомъ и другими дорогами. Разрѣшеніе частныхъ претензій особенно затруднялось отсутствіемъ сгорѣвшихъ и утерянныхъ документовъ. Для каждой претензіи приходилось возстанавливать необходимыя данныя посредствомъ сношеній съ дорогами слѣдованія, выписокъ изъ станціонныхъ книгъ (по корешкамъ документовъ) и т. д. Все это очень затягивало дѣло, и лишь въ началѣ 1908 года удалось ликвидировать значительную часть претензій, основанныхъ въ большинствѣ случаевъ на недостачѣ и порчѣ грузовъ въ періодъ войны, желѣзнодорожной забастовки и владивостокскихъ событій. Всего претензіонныхъ дѣлъ въ 1908 году находилось въ исполненіи 5,253 на общую сумму 3.960,835 рублей.

Изъ нихъ разсмотрѣно въ 1908 году 4,616 дѣлъ и признано подлежащими удовлетворенію 1,173 дѣла на сумму 417,082 рубля. Эти цифры краснорѣчиво свидѣтельствуютъ о множествѣ недобросовѣстныхъ исковъ, основанныхъ на надеждѣ использовать созданное пожарами затруднительное для дороги положеніе.

Въ предвидѣніи этого, а также въ виду необходимости составленія отчетовъ за 1904—1905 годы, уже въ началѣ 1906 года, какъ сказано выше, была организована спеціальная комиссія съ участіемъ членовъ Правленія С. И. Кази и А. Д. Иванова для выясненія убытковъ отъ пожаровъ 1905 года и для возстановленія сгорѣвшей отчетности. О сложности и трудности этой по-

слѣдней задачи свидѣтельствуетъ уже одно то, что журналомъ отъ 27 марта 1906 года было признано необходимымъ отпустить на расходы по возстановленію отчетности 256,259 руб., при чемъ составленіе отчетовъ за 1904 и 1905 г., съ полнымъ соблюденіемъ всѣхъ нормально предъявляемыхъ къ такимъ отчетамъ требованій (по формѣ Глушинскаго), было признано технически невозможнымъ. Тою же комиссіей было постановлено ассигновать на возстановленіе сгорѣвшаго инвентаря и канцелярскихъ принадлежностей—260,490 р., на возстановленіе зданій Управленія 525 тысячъ рублей и на усиленную охрану этихъ зданій—12,750 рублей *).

Въ томъ же 1906 году Управленію дороги пришлось проводить въ жизнь самое тяжкое для нея и для всей Россіи постановленіе Портсмутскаго мирнаго договора о передачѣ японцамъ Южной вѣтви Кит. Вост. ж. д. до ст. Чанчунь съ городами Портъ-Артуромъ и Дальнимъ. Въ такъ-называемомъ Сыпингайскомъ соглашеніи отъ 17 октября 1905 года о порядкѣ эвакуаціи русскихъ и японскихъ войскъ изъ Маньчжуріи и о порядкѣ передачи участка желѣзнодорожной линіи японцамъ въ ст. II-й было постановлено:

«а) для передачи желѣзнодорожной линіи каждая изъ договаривающихся сторонъ назначаетъ комиссію въ числѣ 3-хъ членовъ изъ офицеровъ Управленія военныхъ сообщеній и инженеровъ.

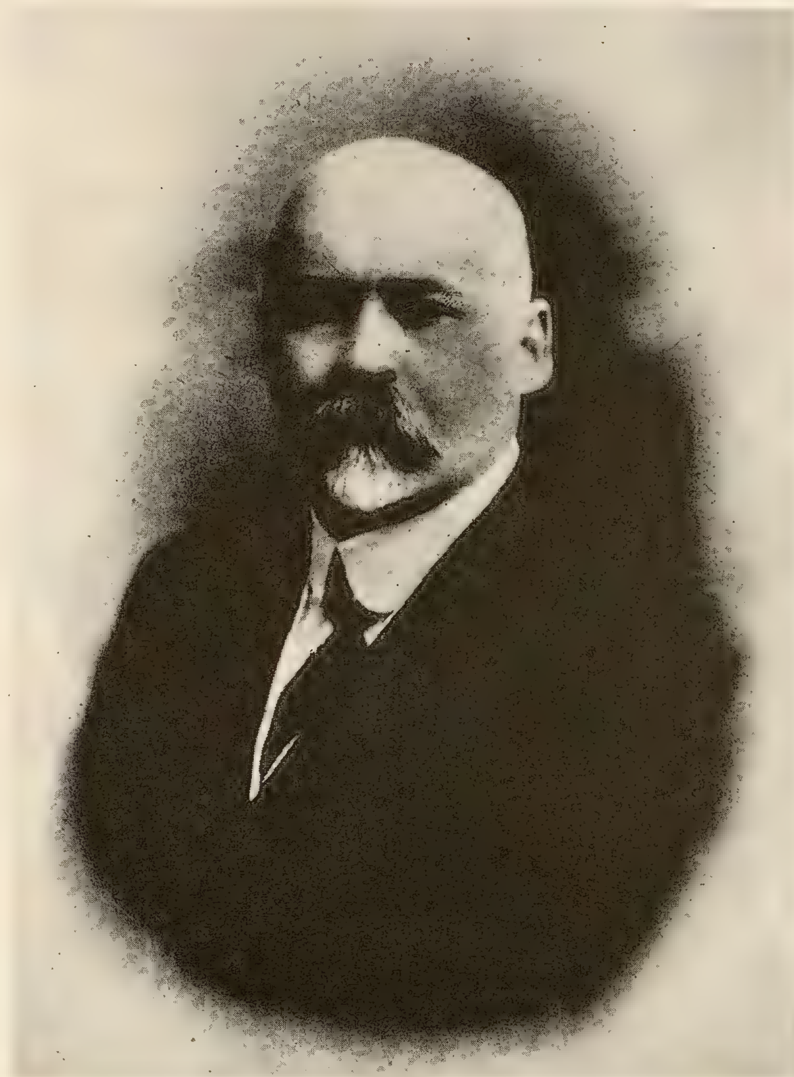
Комиссіи должны начать работу около середины апрѣля н. ст. 1906 года. Точное время и мѣсто встрѣчи комиссій опредѣляется особымъ соглашеніемъ.

б) Сдача и пріемъ желѣзнодорожной линіи къ югу отъ ст. Гунчжулинъ должны быть исполнены къ 1 іюня нов. ст.—19 мая стар. стиля 1906 года, а станціи Гунчжулинъ и участка къ сѣверу отъ нея—къ 1-му августа нов. ст. —19-му іюля стар. стиля 1906 года.

в) Точное опредѣленіе конечнаго сѣвернаго пункта желѣзнодорожной линіи, передаваемой Японіи, будетъ рѣшено дипломатическимъ путемъ.

Пункты а и б этого соглашенія не встрѣтили при своемъ проведеніи въ жизнь какихъ-либо треній; статьей 3-ей протокола разграничительной комиссіи было постановлено, что передача участка заканчивается 18/31 іюля къ вечеру съ расчетомъ, чтобы со слѣдующаго дня передаваемая линія находилась въ вѣдѣніи японской стороны. Къ этому времени русскіе передовые посты отходятъ на линію Ламбутань—Шудіона—Шилипу—Ценьцягоу. Въ казармѣ на

*) Подробности см. Журналъ Совѣщанія Комиссіи Правленія О-ва Кит. Вост. жел. дор. о мѣрахъ къ возстановленію отчетности за 1904—1905 годы и по выясненію убытковъ отъ пожаровъ зданій Управленія дороги. (Библіотека Гл. Бухг. № 62).



然得沃音 自一九〇六年至一九二〇年任東省鐵路公司監察局局長兼稽核處處長職

Владиславъ Львовичъ Жадвойнъ,

Предсѣдатель Ревизiоннаго Комитета и Завѣдывающiй Контрольной Частью Правленiя О-ва К. В. ж. д. съ 1906 года по 5 ноября 1920 года.

V. L. Jadvoin,

President of the Revision (Audit) Committee and Manager of the Controlling Office of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company from the year 1906 to the 5-th November 1920.

бывшемъ разъѣздѣ № 78 японскія власти могутъ открыть телеграфную контору съ 18/31 іюля.

Одновременно съ этимъ русская телеграфная контора на ст. Гунчжулинъ прекращаетъ свою дѣятельность и снова откроется на разъѣздѣ № 78».

Выполненіе послѣдней части (п. «в») цитированнаго выше соглашенія отъ 17 октября сильно затянулось въ виду возникшихъ весьма острыхъ пререканій изъ-за конечнаго пункта передаваемаго японцамъ участка желѣзнодорожной линіи.

Въ первомъ же совмѣстномъ засѣданіи комиссіи (со стороны русскихъ въ немъ участвовали: г.-м. Коленковскій, Помощникъ Управляющаго К. В. ж. д. князь Хилковъ, чиновникъ по дипломатической части Поппе и ген. штаба полковникъ Кузьминъ-Караваевъ, а со стороны японцевъ—бригадный генералъ Аизо Накамура, инж. Секаджиръ Фурукава и генеральный консулъ въ Мукденѣ г. Хагивара) японцы выразили желаніе устроить на нашей станціи Куаньченцзы станцію общаго пользованія, что было категорически отклонено русскими представителями, заявившими, что они не могутъ согласиться на совмѣстное владѣніе Куаньченцзами и вообще на устройство японской станціи сѣвернѣе разъѣзда № 78. Споры по этому поводу, а также по возникшему попутно вопросу о только-что арендованныхъ нами у китайцевъ каменноугольныхъ копяхъ Шибейлинъ и Даодзятунь, съ подъѣзднымъ путемъ въ спорномъ районѣ, заняли цѣлый рядъ засѣданій (всего 14) и закончились лишь 16/29 ноября рѣшеніемъ препроводить всѣ протоколы и матеріалы комиссіи своимъ правительствамъ, о чемъ ген. Хорватъ доносилъ Правленію Общества въ Петербургъ слѣдующей телеграммой:

«Переговоры съ японскими делегатами о станціи Куаньченцзы 11 ноября закончены; японскіе делегаты сдѣлали два предложенія: первое—уступить имъ всю нынѣ существующую станцію и русскимъ устроить свою южную станцію на 2 версты сѣвернѣе, второе—раздѣлить станцію Куаньченцзы пополамъ по перпендикуляру къ оси станціи. Русскіе делегаты сдѣлали тоже два предложенія: первое—устроить японцамъ станцію съ южной стороны гор. Куаньченцзы, въ непосредственной близости города на вѣткѣ къ Гирину, на постройку которой они получили право по Портсмутскому договору; для транзитныхъ грузовъ устроить станцію на нынѣ имъ уже переданномъ разъѣздѣ № 78 съ устройствомъ перегрузочнаго парка для грузовъ и пассажировъ, направляющихся на югъ; для грузовъ же и пассажировъ, направляющихся на сѣверъ, перегрузочный паркъ устраивается на русской нынѣ существующей ст. Всѣ три ст., т.-е. японская, у гор. Куаньченцзы, передаточная на 78 разъѣздѣ и русская ст. Куаньченцзы соединяются между собой передаточными путями, которые образуютъ изъ себя треугольникъ. Второе—устроить главную японскую станцію на главной линіи для всѣхъ операцій транзитныхъ и сортировочныхъ, для чего рус-

скіе делегаты изыскали площадь на 228 и 229 верстахъ; на линіи же къ Гирину у самаго города Куаньченцзы устроить городскую станцію для пріема мѣстныхъ грузовъ и пассажировъ въ оба направленія, т.-е. на сѣверъ и югъ. При обѣихъ комбинаціяхъ русскіе предложили за разграничительную точку главной линіи принять верстовой столбъ 227 версты. Всѣ 4 вопроса разработаны въ 14 засѣданіяхъ, но ни одна сторона не склонилась на доводы другой, а посему, считая вопросъ достаточно разработаннымъ и не находя больше матеріаловъ для обсужденія, смѣшанная комиссія рѣшила свои работы закончить и результаты таковыхъ представить своимъ правительствамъ. Мое мнѣніе, что для сокращенія расходовъ можно было бы въ предложеніи первомъ русскихъ делегатовъ сдѣлать исправленіе, устроивъ и транзитную станцію гор. Куаньченцзы и японскую станцію на Гириньскомъ направленіи, тогда не нужно было бы соединительнаго пути между разъѣздомъ 78 и русскою станціей Куаньченцзы. Хорватъ».

Сущность спора сводилась собственно къ желанію японцевъ занять русскую станцію Куаньченцзы и только-что арендованныя нами у китайцевъ уже послѣ заключенія Портсмутскаго мирнаго договора каменноугольныя копи Шибейлинъ и Дао-дзя-тунь съ соединительной вѣткой на ст. Куаньченцзы. Свои притязанія на эту послѣднюю станцію японскіе делегаты основывали на буквальномъ текстѣ Портсмутскаго договора, гдѣ дѣйствительно упомянуто ея наименованіе. Русскіе же делегаты доказывали, что въ договорѣ подъ наименованіемъ «Куаньченцзы» разумѣлась не самая станція, мѣстное названіе которой—Эрдагоу, а китайскій городъ Куаньченцзы, расположенный нѣсколько въ сторонѣ.

Окончательное разрѣшеніе этотъ вопросъ получилъ лишь въ 1907 году, послѣ новаго комиссіоннаго обсужденія, въ видѣ компромисса: ст. Куаньченцзы *) осталась нераздѣльно за нами, а копи перешли къ японцамъ, имѣющимъ построить собственную станцію Чаньчунь. Къ этому времени уже начались вполнѣ дружественные переговоры о согласованіи движенія и совмѣстномъ обслуживаніи Кит. Вост. и Южно-Маньчжурской ж. д., веденіе каковыхъ съ японской стороны было поручено одному изъ директоровъ Южно-Маньчжурской ж. д. (г. Кунисава). По этимъ переговорамъ и по характеру тѣхъ привѣтствій, которыми обмѣнялись стороны послѣ ихъ окончанія, чувствовалось, что въ нашихъ отношеніяхъ съ японцами наступаетъ переломъ въ пользу дружбы и взаимнаго сотрудничества. Нельзя не упомянуть съ благодарностью именъ нашихъ представителей, кн. Хилкова и ген. Коленковскаго, обнаружившихъ большое искусство и твердость въ веденіи этого труднаго спора въ то время, какъ все кругомъ было еще проникнуто тяжелымй для насъ впеча-

*) Рѣшеніе это нашло себѣ выраженіе въ двухъ спеціальныхъ соглашеніяхъ отъ 4 и 8 іюля 1907 г., подписанныхъ съ нашей стороны кн. Хилковымъ, а съ японской—г. Кунисава.

滅斯切爾斯基

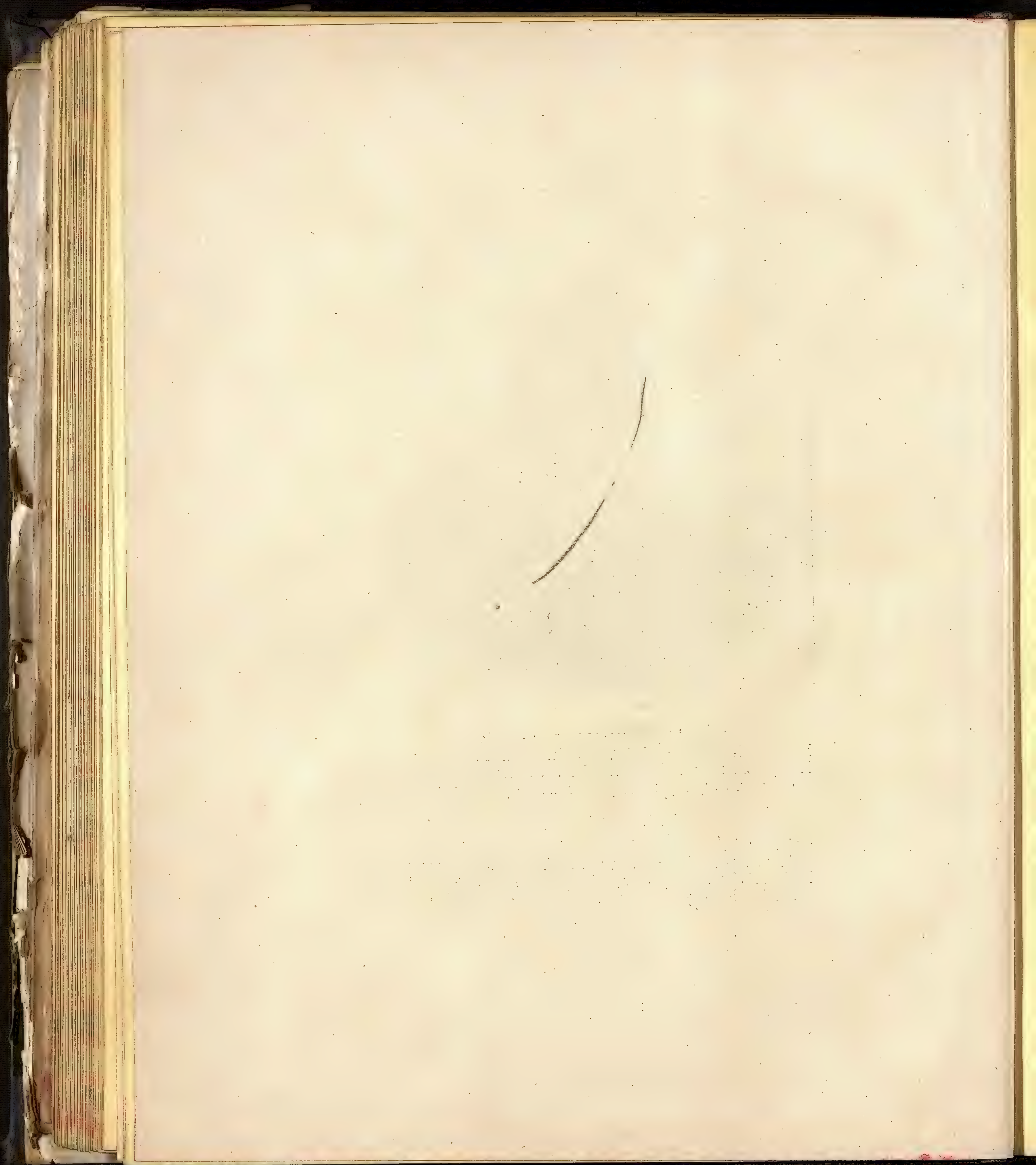
東省鐵路局稽核處處長一九〇三年一月十五日到任於一九二三年一月一日去職

Михаилъ Ивановичъ Мещерскій,

Главный Контролеръ Мѣстнаго Контроля К. В. ж. д. Поступилъ на службу О-ва К. В. ж. д. 15 января 1903 г. Оставилъ службу на дорогѣ 1 января 1923 года.

M. I. Mestcherski,

Chief Controller (Auditor) of the Local Control of the Chinese Eastern Railway. In the service of the Chinese Eastern Railway Company from the 15-th January 1903 and left the Railway's service on the 1-st January 1923.



тлѣніями неудачной войны, въ особенности въ началѣ переговоровъ, когда стояли еще лицомъ къ лицу съ оружіемъ въ рукахъ недавніе враги и, повидимому, не улеглись еще послѣднія непріязненныя вспышки. О послѣднемъ краснорѣчиво свидѣтельствуетъ слѣдующій приказъ по поводу отмѣны Сыпингайскаго соглашенія 27 августа 1906 года:

«Объявляя напечатанный на оборотѣ сего приказъ Командующаго войсками Дальняго Востока отъ 14-го сентября с. г. за № 1277, предлагаю принять для руководства:

«Государю Императору благоугодно было Высочайше разъяснить, что мѣстнымъ русскимъ властямъ надлежитъ принять всѣ мѣры къ предотвращенію какихъ-либо столкновеній съ японцами, могущихъ дать поводъ къ международнымъ осложненіямъ.

Принимая во вниманіе Высочайшее разъясненіе и распоряженіе командующаго сводным корпусомъ, коимъ онъ приказалъ объявить нижеслѣдующее: «разсчитываю на тактъ гг. офицеровъ, которые, не поступаясь никоимъ образомъ личнымъ достоинствомъ и поддерживая на высотѣ русское имя, должны воздерживаться отъ какихъ-либо ненужныхъ столкновеній съ японцами и не возбуждать съ ними споровъ», предлагаю подвѣдомственнымъ мнѣ воинскимъ чинамъ и агентамъ дороги вышеизложенное принять къ неуклонному исполненію и руководству. Управляющій дорогою, генералъ-маіоръ Хорватъ».

Въ силу упомянутыхъ іюльскихъ соглашеній и «Временной конвенціи касательно соединенія русскихъ и японскихъ дорогъ въ Маньчжуріи» отъ 31 мая 1907 г.»*) вскорѣ же произведена была смычка русской и японской жел. дорогъ въ Куаньченцзахъ и установленъ порядокъ движенія поѣздовъ, передачи пассажировъ и грузовъ между ст. Куаньченцзы и временно устроенною станціею Южно-Маньчжурской дор. (Чань-Чунь). Несмотря на естественную на первыхъ порахъ недовѣрчивость и холодность, прикрытую формами офиціальной любезности, сотрудничество двухъ дорогъ постепенно стало налаживаться, какъ этого требовали обстоятельства самого дѣла. Въ дальнѣйшемъ отношенія съ Южно-Маньчжурской дорогой нѣсколько разъ видоизмѣнялись цѣлымъ рядомъ дополнительныхъ спеціальныхъ соглашеній, къ которымъ на протяженіи настоящаго обзора предстоитъ вернуться еще не разъ. Дѣло въ томъ, что съ момента перехода южной вѣтви въ руки японцевъ передъ К. В. ж. д. весьма остро всталъ вопросъ о наиболѣе выгодномъ направленіи ея экспорта. Нечего и говорить, что если до Портсмутскаго мира преимущественный экспортъ на Дайренъ оправдывался большею дальностью, а слѣдовательно,

*) См. прилож. IX.

и выгодностью перевозки (Харбинъ—Дайренъ—887 в., Харбинъ—Владивостокъ 740 в.), то съ момента установленія перегрузки въ Чань-Чунѣ положеніе вещей измѣнилось радикально въ пользу Владивостока, теперь необходимо было забыть о тѣхъ громадныхъ затратахъ, которыя были связаны съ первоначальнымъ оборудованіемъ ушедшаго отъ насъ Дальняго принявъ всѣ мѣры къ развитію Владивостокскаго порта (Золотой Рогъ) и приспособленію самаго пути къ усиленному экспорту. Важнѣйшимъ событіемъ въ этомъ направленіи явилось присоединеніе въ 1906 году на правахъ аренды казенной Уссурійской жел. дороги къ Китайской и учрежденіе во Владивостокѣ особаго коммерческаго агентства К. В. ж. д.

Общность задачъ Кит. Вост. и Уссурійской жел. дор. въ дѣлѣ оживленія русскаго Приамурья и распространенія русскаго вліянія въ Сѣв. Маньчжуріи уже давно выдвинула вопросъ о сліяніи двухъ дорогъ-сосѣдокъ подъ общимъ управленіемъ. Исходъ войны быстро подвинулъ разрѣшеніе вопроса. Слишкомъ рѣзко давало себя чувствовать отсутствіе согласованности въ дѣлѣ перевозокъ, когда единственнымъ портомъ Китайской Восточной желѣзной дороги оказался Владивостокъ, къ которому дорога не имѣла хорошаго доступа. Необходимость постоянныхъ сношеній и соглашеній двухъ желѣзныхъ дорогъ, непроизводительныя работы по передачѣ грузовъ на ст. Пограничная, затрудненія въ обмѣнѣ подвижного состава, неудобства для получателей и отправителей грузовъ, – все это побудило соотвѣтствующія вѣдомства, а также Владивостокскую Городскую Думу и Биржевой Комитетъ ходатайствовать о передачѣ Уссурійской дороги въ вѣдѣніе Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, на что и послѣдовало Высочайшее соизволеніе 29 іюня 1906 года *). Уссурійская желѣзная дорога была передана во временную эксплоатацію Обществу Китайской Восточной желѣзной дороги на началахъ «Особаго Соглашенія».

Рѣшеніе Правительства объединить эти двѣ дороги показывало признаніе общности задачъ ихъ въ дѣлѣ развитія транзитныхъ перевозокъ и необходимости единства тарифной политики. Соглашеніе о передачѣ казенной Уссурійской ж. д. во временную эксплоатацію Обществу К. В. ж. д. было утверждено 22 сентября 1906 года и оглашено по обѣимъ дорогамъ приказомъ № 728 отъ 4 октября того же года.

*) Утвердительному разрѣшенію этого вопроса предшествовалъ рядъ совѣщаній въ Петербургѣ подъ предсѣдательствомъ Товарища Мин. Фин. Чистякова; противъ передачи Уссурійской линіи въ аренду Китайской на этихъ совѣщаніяхъ высказывались лишь представители Военнаго Вѣдомства особо подчеркивая частный характеръ О-ва К. В. ж. д. (Журналы этихъ совѣщаній см. приложеніе X).

Основанія «Соглашенія» указаны въ слѣдующихъ главнѣйшихъ пунктахъ его.

«Пунктъ 1. Общество К. В. ж. д. принимаетъ на себя эксплоатацію Уссурійской ж. д. отъ своего имени, но за счетъ казны. Въ этихъ цѣляхъ въ ея завѣдываніе поступаетъ казенная Уссурійская ж. д., состоящая изъ линіи отъ г. Владивостока до г. Хабаровска и отъ ст. Кетрицево*) до государственной границы, со всѣми вѣтвями, устройствами, подвижнымъ составомъ, пристанью во Владивостокѣ и съ опредѣленнымъ для этой дороги оборотнымъ капиталомъ, заключающемся, какъ въ матеріалахъ и запасахъ инвентаря, такъ и въ наличныхъ суммахъ.

. . . .

Пунктъ 2. Общество К. В. ж. д. принимаетъ на себя эксплоатацію Уссурійской ж. д. впредь до 1 января 1931 года, при чемъ правительство имѣетъ право во всякое время потребовать обратной передачи дороги и до истеченія указаннаго срока, поставивъ лишь о семъ въ извѣстность Общество за одинъ годъ до досрочной передачи. Уссурійская ж. д. передается обратно Правительству также и въ случаѣ прекращенія Обществомъ эксплоатаціи Китайской Восточной ж. д.

. . . .

Пунктъ 16. Для опредѣленія результатовъ эксплоатаціи Уссурійской ж. д. Общество будетъ вести по доходамъ и расходамъ этой дороги особый счетъ, при чемъ общіе для К. В. и Уссурійской ж. д. расходы смѣты К. В. ж. д. будутъ распредѣляться между ними пропорціонально суммѣ ихъ эксплоатаціонныхъ доходовъ и расходовъ. Дефицитъ по эксплоатаціи Уссурійской ж. д. оплачивается Обществу Правительствомъ.

Отпускъ Обществу суммъ на покрытіе дефицита производится авансомъ, равными частями, по четвертямъ года. Чистый доходъ по эксплоатаціи Уссурійской ж. д. вносится Обществомъ К. В. ж. д. въ казну».

Только при упомянутыхъ условіяхъ Общество К. В. ж. д. могло взять на себя эксплоатацію Уссурійской ж. д., т. к. дорога эта была дефицитной и нельзя было предвидѣть скораго повышенія ея доходности. Кромѣ того, для этой дороги требовался капитальный ремонтъ и достройка.

---

*) Бывшая ст. Никольское, впослѣдствіи опять переименованная изъ ст. Кетрицево въ Никольскъ Уссурійскій».

Порядокъ установленія тарифовъ регулировался слѣдующимъ пуктомъ 9-мъ соглашенія:

«Тарифы мѣстнаго и прямого сообщенія Уссурійской ж. д. съ дорогами русской сѣти устанавливаются въ общемъ для русскихъ желѣзныхъ дорогъ порядкѣ. Тарифы въ сообщеніяхъ между Уссурійской и Китайской Восточной ж. д. —съ утвержденія Министра Финансовъ».

Уссурійская дорога имѣетъ протяженіе 836 верстъ. Передача ея со всѣми вѣтвями Управленію Кит. Вост. жел. дор. была офиціально закончена особой комиссіей къ октябрю 1907 года, но, какъ и слѣдовало ожидать, быстрое развитіе перевозокъ обнаружило вскорѣ полную неподготовленность этой дороги къ интенсивному товаро-пассажирскому движенію. Особенно оказались неудовлетворительными въ этомъ отношеніи горные участки. Было приступлено къ работамъ по усиленію ея пропускной способности, но работы эти, благодаря цѣлому ряду неблагопріятныхъ обстоятельствъ, затянулись на много лѣтъ.

Тогда же была присоединена къ Кит. Вост. жел. дор. Сучанская широко-колейная вѣтвь длиною около 74 верстъ, имѣвшая своимъ назначеніемъ соединить съ Уссурійской дорогой казенныя Сучанскія каменноугольныя копи, питавшія углемъ нашъ Тихоокеанскій флотъ. Дорога эта выстроена Инженеромъ Пушечниковымъ и состоитъ изъ широко и узко-колейнаго участковъ, причемъ послѣдній имѣетъ особыя приспособленія для перевалки грузовъ черезъ горные хребты; онъ остался въ хозяйственномъ вѣдѣніи администраціи копей.

Важнѣйшими станціями вновь присоединенной къ Кит. Вост. жел. дор. Уссурійской линіи, кромѣ Владивостока, являются Хабаровскъ съ пристанью на Амурѣ, Иманъ (пристань на Уссури), Никольскъ-Уссурійскій, Евгеньевка и др. Дорога эта сохранила свою связь и зависимость отъ Кит. Вост. жел. дор. вплоть до революціонныхъ событій 1917—21 г., когда отдѣлилась отъ нея при обстановкѣ, о которой будетъ говориться въ послѣдующихъ главахъ.

Такъ какъ Уссурійская желѣзная дорога была построена по весьма облегченнымъ техническимъ условіямъ, разсчитана на небольшую пропускную способность и могла обслуживать только мѣстныя нужды, то, какъ сказано выше, при передачѣ ея въ пользованіе Кит. Вост. жел. дор. былъ составленъ планъ работъ по ея развитію и усиленію.

Расцѣночныя вѣдомости этихъ работъ въ 1907 году были одобрены Междувѣдомственными Совѣщаніями и утверждены высшими инстанціями на сумму 4.081,067 рублей. Ими предусматривались работы по развитію Владивостокскаго узла (развитіе ст. Владивостокъ, смягченіе уклоновъ и устройство второго

пути между ст. Владивостокъ и ст. Первая-Рѣчка, устройство сортировочной ст. Первая-Рѣчка, расширеніе вокзала на ст. Владивостокъ и проч.), затѣмъ замѣна части временныхъ деревянныхъ мостовъ по всей линіи постоянными, продолженіе работъ по смѣнѣ рельсъ легкаго типа на тяжелый, усиленіе водоснабженія, развитіе станціонныхъ путей, постройка части недостающихъ жилыхъ домовъ, усиленіе телеграфа и другія разныя работы.

Кредиты на эти работы были отпущены по расцѣночнымъ вѣдомостямъ новыхъ работъ Уссурійской желѣзной дороги въ 1907, 1908 и 1909 г. г.

Уже въ 1908 году выяснилась необходимость цѣлаго ряда другихъ новыхъ работъ, не вошедшихъ въ первоначальныя расцѣночныя вѣдомости.

Кредиты на такія работы постепенно отпускались въ теченіи цѣлаго ряда лѣтъ, до 1916 года включительно, по расцѣночнымъ вѣдомостямъ новыхъ работъ и по эксплоатаціоннымъ смѣтамъ.

За счетъ такихъ кредитовъ, а также за счетъ спеціальныхъ кредитовъ, переданныхъ ликвидаціонной комиссіей по передачѣ Уссурійской дороги, было всего исполнено распоряженіемъ Китайской дороги новыхъ работъ на сумму свыше 9.200,000 рублей. Работы производились подъ общимъ руководствомъ бывшаго начальника Уссурійскаго отдѣленія Службы Пути, Инженера С. Ц. Оффенберга, нынѣ состоящаго Помощникомъ Управляющаго дорогой по желѣзнодорожной части на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ. Детали этихъ работъ будутъ приведены въ главѣ, посвященной службѣ пути и сооруженій Кит. Вост. жел. дор. Характеризуя значеніе и работу Уссурійской линіи въ періодъ ея связи съ Кит. Вост. жел. дор., необходимо отмѣтить, что собственно для экономическаго развитія Уссурійскаго края она могла дать весьма немногое. Малочисленность населенія сильно тормозила мѣстныя перевозки вопреки всѣмъ усиліямъ Кит. Вост. жел. дор., стремившейся развить экспортъ въ Приамурье харбинской муки, монгольскаго мяса и т. д., для чего разработана была особая система мѣстныхъ покровительственныхъ тарифовъ въ цѣляхъ конкуренціи съ проникавшими на приамурскій рынокъ американской мукой и австралійскимъ мясомъ.

Но не въ этомъ тогда заключалось доминирующее значеніе для насъ Уссурійской линіи. Какъ сказано выше, все вниманіе было сосредоточено въ то время на усиленіи транзитныхъ операцій по вывозу черезъ Владивостокъ маньчжурскаго зерна и ввозу чая въ цѣляхъ конкуренціи съ Дайреномъ (Дальнимъ). И въ этомъ отношеніи благодаря всѣмъ принятымъ упомянутымъ выше мѣрамъ, въ частности удачному приспособленію тарифовъ, вскорѣ были

достигнуты весьма значительные результаты, а именно: за 1903—1904 гг. экспорта черезъ Владивостокъ не существовало вовсе. Однако въ 1906 году на Эгершельдъ было отправлено уже 670 тысячъ пудовъ хлѣбныхъ грузовъ изъ Маньчжуріи, а въ слѣдующемъ 1907 году цѣлыхъ 5,592 тысячи пудовъ. Между прочимъ, какъ разъ въ томъ же 1907 году русскими фирмами изъ Владивостока и японскими изъ Дайрена было положено начало вывозу хлѣбныхъ продуктовъ въ Европу. Маньчжурія начинала становиться страной міроваго экспорта. Обезпокоенные столь гигантскимъ ростомъ операцій Владивостокскаго порта японцы уже въ апрѣлѣ 1908 года при участіи своего посла въ С. Петербургѣ, барона Мотоно, и министра путей сообщенія, барона Гото, приступили къ переговорамъ съ нами для выработки согласительнаго тарифа и отказа смежныхъ дорогъ отъ конкуренціи и оттяжки грузовъ.

Въ совѣщаніяхъ принимали участіе также представители японскаго пароходнаго о-ва «Осака Чосенъ Кайша». Хотя нашъ вновь выработанный и введенный въ дѣйствіе съ 1-го ноября 1908 года тарифъ и былъ проникнутъ духомъ соглашенія, но все же спорные вопросы тарифной политики не были тогда въ виду своей сложности исчерпывающимъ образомъ разрѣшены и обсуждались еще на цѣломъ рядѣ послѣдующихъ спеціальныхъ конференцій, краткое описаніе коихъ найдетъ себѣ мѣсто въ главѣ, посвященной коммерческой дѣятельности Кит. Вост. желѣзной дороги.

Новая оріентація сблизила Общество Кит. Вост. жел. дор. не только съ Уссурійской жел. дор., но и съ торговымъ портомъ Владивостокъ, гдѣ, какъ упомянуто выше, было учреждено особое коммерческое агентство Китайской Восточной желѣзной дороги.

Значеніе порта Владивостокъ предусматривалось Обществомъ Кит. Вост. жел. дор. еще при самомъ началѣ постройки. Журналомъ комитета Сибирской жел. дор. № 1101 отъ 2 апрѣля 1897 года, Высочайше утвержденнымъ 12 апрѣля того же года, было постановлено: 1) передать во временное пользованіе Общества Кит. Вост. жел. дор. опредѣленный по взаимному соглашенію Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія и Управляющаго Морскимъ Министерствомъ участокъ береговой полосы бухты «Золотой Рогъ» во Владивостокѣ, предназначенный для сооруженія коммерческаго порта, отъ пристани Добровольнаго Флота къ югу, по направленію къ мысу Эгершельдъ, протяженіемъ до 400 пог. саж. въ длину и до 50 саж въ ширину, съ тѣмъ, чтобы въ случаѣ требованія Правительства означенная полоса была въ опредѣленный срокъ очищена Обществомъ и возвращена Правительству, и

2) предоставить названному О-ву: (ст. 1) А—производить за свой счетъ на предоставленномъ ему участкѣ работы, необходимыя для облегченія выгрузки принадлежащихъ Обществу желѣзнодорожныхъ грузовъ и для склада ихъ, и Б—проложить на означенномъ участкѣ рельсовые пути и соединить ихъ по особому съ Министерствомъ Путей Сообщенія соглашенію съ путями ст. Владивостокъ Уссурійской желѣзной дороги.

Въ 1906 году, въ связи съ печальнымъ исходомъ русско-японской войны, участокъ у мыса Эгершельдъ получилъ для Кит. Вост. жел. дор. особое значеніе, почему Правленіе Общества сочло необходимымъ подкрѣпить свое право пользованія этимъ участкомъ. Фактъ этотъ удостовѣренъ телеграммой Товарища Предсѣдателя Вентцеля такого содержанія:

«722. По совмѣстному Всеподданнѣйшему докладу Министровъ Финансовъ, Военнаго, Морского 25 августа воспослѣдовало Высочайшее соизволеніе на дальнѣйшее оставленіе въ вѣдѣніи Общества участка Эгершельдъ тѣмъ, чтобы означенный участокъ могъ быть изъятъ отъ Общества лишь тогда, если бы онъ понадобился Военному или Морскому Вѣдомству для нуждъ государственной обороны».

Объединеніе дорогъ Китайской Восточной и Уссурійской, закрѣпленіе за Обществомъ берегового участка порта Владивостокъ знаменуетъ начало новой эры эксплоатаціи Кит. Вост. жел. дор., вытекающей изъ общаго характера ст. VII Портсмутскаго договора:

«Россія и Японія обязуются эксплоатировать принадлежащія имъ въ Маньчжуріи желѣзныя дороги исключительно въ цѣляхъ коммерческихъ и промышленныхъ, но никоимъ образомъ не въ цѣляхъ стратегическихъ. Установлено, что это ограниченіе не касается желѣзныхъ дорогъ на территоріи, на которую распространяется аренда Ляодунскаго полуострова».

Въ виду широкаго интереса въ настоящее время къ вопросу объ Эгершельдѣ въ связи съ недавно декретированнымъ переходомъ его въ вѣдѣніе Уссурійской желѣзной дороги представляется не лишнимъ привести здѣсь же нѣкоторыя болѣе подробныя данныя о работѣ этого порта за предшествовавшій періодъ и о его значеніи для Кит. Вост. жел. дор.

Работы по обрудованію портовой территоріи Кит. Вост. жел. дор. у мыса Эгершельдъ были начаты въ 1898 году и закончены въ 1899 году. Построено 2 участка каменной массивной набережной по 50 пог. саж. длиною каждый.

Построены были жилые дома, складочныя помѣщенія изъ оцинкованнаго желѣза, проведены желѣзнодорожные пути и мощеныя дороги, устроены вагонные вѣсы и пр. На всѣ эти устройства затрачено, включая плату Морскому Вѣдомству за переносъ строеній,—1.062,883 рубля (безъ стоимости рельсъ и скрѣпленій).

Еще до сформированія Эксплоатаціоннаго Управленія Кит. Вост. ж. д. Правленіемъ Общества Кит. Вост. жел. дор. было утверждено по журналу 5-го сентября 1902 г. № 2321 «Положеніе о Коммерческихъ Агентствахъ», заключающее въ себѣ правила храненія, выдачи и распоряженія грузами.

Правила о Таможенныхъ Агентствахъ и сношеніяхъ съ таможенными чинами были изложены въ инструкціи Таможеннымъ Агентствамъ Кит. Вост. жел. дор. по совершенію таможенныхъ обрядностей, утвержденной Министромъ Финансовъ 31 декабря 1902 г. по журналу Правленія Общества отъ 30-го декабря того же года № 2597.

Согласно указанныхъ правилъ Владивостокское агентство, предназначенное первоначально лишь для строительныхъ задачъ Кит. Вост. жел. дор. и переотправки хозяйственныхъ грузовъ, было въ 1903 году приспособлено для участія въ перевозкахъ частныхъ коммерческихъ грузовъ и тогда уже составило весьма существенную часть Кит. Вост. ж. д. и самое важное ея звено въ дѣлѣ развитія экспорта и импорта.

Окончательное же значеніе Эгершельда среди другихъ коммерческихъ и таможенныхъ агентствъ Кит. Вост. жел. дор. опредѣлилось послѣ объединенія Китайской Восточной и Уссурійской желѣзныхъ дорогъ.

Согласно извѣщенія № 11889 завѣдывающаго дѣлами международныхъ сообщеній русскихъ желѣзныхъ дорогъ, опубликованнаго въ Сборникѣ Тарифовъ отъ 15 августа 1907 года за № 1913, на основаніи утвержденнаго Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ постановленія VI Съѣзда по дѣламъ Русско-Китайскаго сообщенія транспортная контора Кит. Вост. жел. дор. на пристани Эгершельдъ во Владивостокѣ была включена черезъ посредство станціи Владивостокъ бывшей Уссурійской жел. дор. въ прямое съ сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ товарное сообщеніе.

Въ Сборникѣ Тарифовъ отъ 5-го сентября 1907 года № 1919, въ извѣщеніи подъ № 11917, Правленіемъ О-ва было объявлено «Положеніе о транспортной конторѣ во Владивостокѣ на пристани Эгершельдъ» съ перечнемъ операцій, совершаемыхъ названною транспортною конторою, и указаніемъ, что производство самостоятельныхъ операцій по пріему, переотправкѣ и выдачѣ грузовъ

急行車之花車

Поѣздъ „Люксъ“. The Luxe train.

十萬布特重量之貨車

Поѣздъ вѣсомъ 100,000 пудовъ.
A train of the weight of 100,000 poods.

транспортной конторой начинается 10-го ноября 1907 года. «Положеніе» перечисляетъ слѣдующія операціи:

Контора производитъ:

а) продажу пассажирскихъ билетовъ на поѣзда и пароходы, отходящіе изъ Владивостока, какъ въ мѣстномъ, такъ и въ прямомъ сообщеніи съ русскими и иностранными желѣзными дорогами и пароходствами;

б) пріемъ къ отправленію и выдачу пассажирскаго багажа*) въ мѣстномъ (внутреннемъ), прямомъ и заграничномъ сообщеніяхъ;

в) пріемъ къ отправленію и выдачу въ тѣхъ же сообщеніяхъ (п. «б») грузовъ большой и малой скорости;

г) страхованіе багажа и грузовъ на время доставки ихъ, или храненіе ихъ въ складахъ, какъ посредствомъ объявленія ихъ цѣны, такъ и въ одномъ изъ страховыхъ обществъ;

д) операціи по наложеннымъ на грузы платежамъ;

е) храненіе багажа и грузовъ до отправленія ихъ и по прибытіи;

ж) упаковка и укладка отправляемыхъ посылокъ и товаровъ;

з) увѣдомленіе, по желанію грузохозяевъ, о прибывшихъ грузахъ и о возвращенныхъ извѣщеніяхъ на полученіе наложенныхъ платежей;

и) перевозку грузовъ водою и гужомъ;

і) совершеніе таможенныхъ обрядностей;

к) выдачу денежныхъ ссудъ подъ тѣ изъ отправляемыхъ и прибывающихъ грузовъ, для которыхъ таковая ссуда будетъ разрѣшена въ порядкѣ, установленномъ подлежащимъ положеніемъ о подтоварныхъ ссудахъ, выдаваемыхъ Обществомъ К. В. ж. д.

Объединеніе дѣятельности пристани Эгершельдъ и ст. Владивостокъ установлено было приказомъ по дорогѣ № 358 отъ 26-го іюня 1908 года.

По Отдѣлу 1-му объявленныхъ этимъ приказомъ правилъ о пріемѣ грузовъ къ отправленію, нагрузкѣ и передачѣ груженыхъ вагоновъ указано:

«Владивостокская транспортная контора на своихъ складахъ на пристани Эгершельдъ принимаетъ къ отправленію большой и малой скоростью только крупныя отправки, вѣсомъ не менѣе 75 пуд. по одной накладной. Отправки же, къ которымъ относятся партіи груза вѣсомъ отъ 1 до 75 пудовъ, на пристани Эгершельдъ не допускаются и всѣ такія отправки, принятыя Агентствомъ, отправляются исключительно на ст. Владивостокъ».

*) Подъ терминомъ «багажъ» во всѣхъ статьяхъ настоящаго «Положенія» разумѣются также и товары, отправляемые по соотвѣтствующимъ документамъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ.

Въ дальнѣйшихъ параграфахъ изложены правила, регулирующія взаимныя отношенія между ст. Владивостокъ и находящейся въ вѣдѣніи Владивостокской Транспортной Конторы пристанью Эгершельдъ по производству грузовыхъ операцій въ отношеніи пріема, передачи и выдачи грузовъ большой и малой скорости всѣхъ сообщеній.

Неизбѣжныя между передаточными станціями различныхъ дорогъ формальности явилась возможность упростить благодаря единству распоряженій подвижнымъ составомъ въ лицѣ Начальника Уссурійскаго отдѣленія эксплоатаціи, достигнувъ значительнаго ускоренія коммерческихъ операцій.

Извѣщеніемъ Правленія Общества № 12816—1908 года, опубликованнымъ въ № 2026 Сборника Тарифовъ—склады Коммерческаго Агентства и Транспортной Конторы К. В. ж. д. на пристани Эгершельдъ во Владивостокѣ были объявлены завозными складами какъ для всѣхъ грузовъ, перевозимыхъ въ сухопутномъ и заморскомъ прямыхъ вывозныхъ Русско-Китайскихъ сообщеніяхъ, такъ и для чайныхъ грузовъ, перевозимыхъ въ прямомъ ввозномъ Русско-Китайскомъ сообщеніи, съ распространеніемъ на эти склады «Правилъ о завозѣ грузовъ на храненіе въ склады Китайской Восточной и Уссурійской желѣзныхъ дорогъ».

Въ связи съ вышеуказанными правилами и приказомъ по дорогѣ отъ 15-го іюля 1909 г. № 284 былъ объявленъ порядокъ адресованія экспортныхъ грузовъ, слѣдующихъ на Эгершельдъ. Именно:

1. Всѣ грузы, отправляемые во Владивостокъ для экспорта заграницу, должны быть впредь адресованы на ст. назначенія Эгершельдъ съ завозомъ для экспорта. Требованіе объ остановкѣ вышеупомянутыхъ грузовъ въ завозныхъ складахъ Эгершельда должно быть заявлено въ накладной при отправленіи груза такъ: «Эгершельдъ, съ завозомъ въ склады для экспорта».

2. Желательно, дабы накладныя были или именныя, или же чтобы получателемъ было указано «Коммерческое Агентство—для (такого-то)».

3. Въ случаѣ желанія отправителя адресовать свой грузъ на предъявителя дубликата, или же на имя Коммерческаго Агентства, безъ указанія фамиліи получателя—начальники станцій обязаны предупреждать отправителя о необходимости послать немедленное заявленіе Завѣдывающему Владивостокскимъ Агентствомъ о томъ, кто будетъ получателемъ груза по даннымъ отправкамъ, съ указаніемъ №№ ихъ. Начальники станцій должны предупреждать грузоотправителей, что въ случаѣ отсутствія такого заявленія грузъ бу-

детъ сложенъ въ общіе склады, что можетъ представить затрудненіе для своевременной погрузки на пароходы, почему дорога не будетъ отвѣчать за срочность погрузки такихъ грузовъ, сложенныхъ въ общіе склады.

4. Независимо сего, надлежитъ объяснять отправителямъ, что адресованіе грузовъ съ завозомъ на Эгершельдъ даетъ право шестимѣсячнаго храненія сихъ грузовъ, и только по истеченіи этого срока грузъ будетъ считаться невостребованнымъ. Въ случаѣ же неуказанія въ накладной о завозѣ груза таковой будетъ считаться невостребованнымъ по истеченіи 30 дней со дня прибытія».

Объ успѣшной работѣ «Эгершельда» Управляющій дорогою докладывалъ въ своихъ рапортахъ Министру Финансовъ, К. Н. Коковцову, въ 1909 году и Товарищу Предсѣдателя Правленія О-ва, А. Н. Вентцелю, въ 1913 г. во время посѣщенія ими К. В. ж. д.

Значеніе экспорта хлѣбныхъ грузовъ изъ Сѣверной Маньчжуріи въ Западную Европу въ 1909 г. для К. В. ж. д. еще только намѣчалось, почему вслѣдствіе этого въ своемъ рапортѣ Министру Финансовъ Управляющій дорогою подробно останавливается на выясненіи экономическихъ условій района, тяготѣющаго къ К. В. ж. д., посвящая этому предмету особый отдѣлъ, озаглавленный «Сѣверная Маньчжурія въ земледѣльческомъ, промышленномъ и торговомъ отношеніи».

Въ этомъ же рапортѣ приведены слѣдующія свѣдѣнія о работѣ Эгершельда:

«За первое полугодіе 1908 г. отправка хлѣба во Владивостокъ составила всего 4.965,065 пуд.; въ томъ числѣ было вывезено:

Бобовъ масленичныхъ	2.433,745	пуд.
Жмыховъ бобовыхъ	2.088,312	»
Сяомицзы, пшеницы, ячменя и др.	443,008	»

Вывезенный хлѣбъ заграницу въ 1908 году распредѣлился такъ: бобы и жмыхи были вывезены въ Японію, сяомицза въ южный Китай, а пшеница, ячмень и др. въ разные порты Европы въ видѣ опыта.

Въ первое полугодіе 1909 г. бобы, гаолянъ, гречиха, горохъ и др. вывезены въ Западную Европу, изъ нихъ бобы въ Англію. Жмыхи бобовые вывезены въ Японію.

Изъ сравненія видно, что вывозъ маньчжурскаго хлѣба заграницу въ первое полугодіе 1909 года увеличился противъ перваго полугодія 1908 г. почти въ три раза.

Постепенность перевалки грузовъ изъ вагоновъ на пароходы, совершаемой на пристани Эгершельдъ, усматривается изъ нижеслѣдующаго:

За 1909 годъ:

Мѣсяцы	Прибыло	Отправлено на пароходахъ.	Остатокъ къ слѣдующему мѣсяцу.
			774,750
Январь	510,469	302,386	982,833
Февраль . . .	2.539,906	944,750	2.577,989
Мартъ	2.931,061	824,500	4.684,550
Апрѣль	1.594,186	1.229,936	5.048,800
Май	2.540,226	4.286,314	3.302,712
Іюнь	1.885,788	3.399,750	1.788,750
	12,001,636	10.987,636	

Задержка съ вывозомъ грузовъ на пароходахъ указала на необходимость постройки новыхъ пакгаузовъ на Эгершельдѣ и увеличенія числа причаловъ.

Въ 1908 г. у мыса Эгершельда, кромѣ двухъ каменныхъ пристаней, имѣлась еще одна временная плавучая, состоявшая изъ двухъ желѣзныхъ баржъ. Баржи были привезены съ рѣки Сунгари, принадлежали Судоходству Китайской Восточной ж. д. Въ іюлѣ мѣсяцѣ 1909 г. были добавлены еще двѣ такія же плавучія пристани.

На основаніи данныхъ объ ожидаемомъ въ дальнѣйшемъ развитіи перевозки хлѣба на экспортъ признано было необходимымъ построить складочныя помѣщенія площадью 4.000 кв. саж. и три пристани.

На пристани Эгершельдъ была сосредоточена также перевалка импортныхъ грузовъ: чая, соли и другихъ.

Въ первую половину 1909 (даетъ свѣдѣнія упомянутый рапортъ) было выгружено изъ пароходовъ и вагоновъ экспортныхъ и импортныхъ грузовъ: хлѣба—12.776,386 пуд., чая—1.404,349 пуд., соли и др.—1.398,750 пуд, что составило въ среднемъ въ мѣсяцъ почти 2.600.000 пуд. При среднемъ храненіи груза $1^1/_2$ мѣсяца—на складахъ постоянно находилось около 3.900.000 п.

Остатокъ груза на 1 апрѣля былъ свыше 6.000,000 пудовъ.

Въ 1913 г. работа Эгершельда вполнѣ опредѣлилась какъ чрезвычайно важнаго фактора въ сохраненіи наладившагося окончательно дѣла экспорта и импорта. Вмѣстѣ съ тѣмъ стало ясно, что финансовое благополучіе К. В. ж. д. и Уссурійской прежде всего зависитъ отъ сохраненія и по возможности поднятія вывоза бобовъ изъ Сѣверной Маньчжуріи.

Для характеристики дѣятельности Владивостокскаго Агентства къ рапорту Товарища Предсѣдателя Правленія были приложены разнообразныя таблицы, дающія итоги по годамъ, по мѣсяцамъ, по роду грузовъ, по зафиксированнымъ цѣнамъ и пр.

Интересно сравненіе дѣятельности Владивостокскаго Коммерческаго Агентства и другихъ агентствъ К. В. ж. д.

ОБЩІЙ ГРУЗООБОРОТЪ.

Коммерческія агентства:	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.
1. Во Владивостокѣ:				
а) коммерч. грузъ	21.559,996	24.268,241	34.089,425	30.722,684
б) служебн. »	273,431	217,326	46,058	40,555
2. Въ Харбинѣ	3.158,883	3.794,514	4.576,723	2.504,382
3. » Шанхаѣ	553,432	М. 200,649 П. 807,077	230,086 1.096,292	210,723 749,598
4. » Бодунэ	163,018	—	—	—
5. » Куаньченцзы . .	63,191	94,966	17,614	27,312
6. » Гиринѣ	14,378	40,994	59,428	36,868

Таможенныя агентства.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.
На ст. Маньчжурія . .	3.478,881	3.831,975	5.456,838	5.538,641
» » Пограничная . .	24.799,502	29.566,861	43.743.677	36.513,185
Склады долгосрочнаго храненія на станціяхъ .	59,873	258,363	308,179	460,448

ОБЩІИ СВОДЪ

доходовъ и расходовъ по операціямъ дополнительныхъ предпріятій при Коммерческой Части Китайской Восточной желѣзной дороги за 1912 годъ.

	ДОХОДЪ	РАСХОДЪ			РЕЗУЛЬТАТЪ		Примѣчаніе.
		Доля общихъ расходовъ	Операціонный	Итого	Прибыль	Убытокъ	
1. Ссудныя и складочныя операціи . . .	2.780,79	97,47	1.475,00	1.542,47	1.208,32	—	Прибыль, за вычетомъ убытка, составила 232.584,78. Изъ этой суммы 100.000 рублей израсходованы Отдѣломъ Судоходства на подсыпку площади для складовъ на берегу рѣки Сунгари въ Харбинѣ и на укрѣпленіе берега отъ подмыва.
2. Коммерческія и транспортныя конторы:							
Владивостокская .	908.860,58	37.161,87	713.700,51	750.862,38	157.998,20	—	
Харбинская	30.814,63	1.599,07	39.007,58	40.606,65	—	9.792,02	
Шанхайская	25.487,48	1.321,00	32.193,03	33.514,03	—	8.026,55	
Куаньченцзская . .	6.352,31	428,74	12.368,32	12.797,06	—	6.444,75	
Бодунэская	—	77,76	3.395,41	3.473,17	—	3.473,17	
Гиринская	1.988,76	97,21	2.255,74	2.352,95	—	364,19	
	973.503,76	40.685,65	802.920,59	843.606,24	157.998,20	28.100,68	
3. Таможенныя агентства:							
Пограничное . . .	179.875,47	6.491,34	103.564,37	110.055,71	69.819,76	—	
Маньчжурское . .	90.263,83	3.499,22	62.527,23	66.026,45	24.257,38	—	
Владивостокское .	102.307,17	4.414,99	90.470,38	94.885,37	7.421,80	—	
ВСЕГО . . .	1.348.731,02	—	—	1.116.146,24	260.685,46	28.100,68	

Мы видимъ изъ этой таблицы, что уже въ 1912 году выручка, доставляемая коммерческимъ и таможеннымъ агентствами во Владивостокѣ и Пограничной, не только покрывала недоборъ по другимъ агентствамъ, но и доставляла средства для расширенія и улучшенія мѣстъ храненія грузовъ.

Далѣе приводимъ еще двѣ таблицы изъ того же рапорта, характеризующія операціи Эгершельда:

ОБЩІЙ ГРУЗООБОРОТЪ

Владивостокскаго Коммерческаго и Таможеннаго Агентства съ распредѣленіемъ по главнѣйшимъ категоріямъ перевозокъ за 1911 и 1912 гг.

	1911 г	1912 г.
Переотправлено на пароходахъ экспортныхъ грузовъ, прибывшихъ по желѣзной дорогѣ	27.196.826	21.064.363
Переотправлено по желѣзной дорогѣ чайныхъ грузовъ, прибывшихъ на пароходахъ	2.730.767	3.081.953
Переотправлено по желѣзной дорогѣ соли Китайской Правительственной Монополіи	2.130.066	1.864.362
Переотправлено грузовъ Амурской желѣзной дороги	1.319.840	3.744.269
Переотправлено по желѣзной дорогѣ грузовъ Русско-Китайскаго заморскаго сообщенія	577.725	814.729
Разныхъ случайныхъ грузовъ въ оба направленія, а также выдача на мѣстѣ . . .	134.201	153.008
Служебныхъ грузовъ	46.058	40.555
Всего	34.135.483	30.763.239

ДВИЖЕНІЕ ЭКСПОРТНЫХЪ ГРУЗОВЪ

чрезъ Владивостокское Агентство за 1909, 1910, 1911, 1912 гг. съ распредѣленіемъ по наименованіямъ и пунктамъ назначенія.

Наименованіе грузовъ.	Европейскіе порты.				Порты Дальняго Востока.				В С Е Г О.			
	1912	1911	1910	1909	1912	1911	1910	1909	1912	1911	1910	1909
Бобы	16341142	25033206	15633217	13859174	3008849	1239675	448726	345569	19349991	26272881	16081943	14204743
Бобовые жмыхи	13761	911	90	3085	57834	1811	39871	485674	71595	2732	39961	488759
Гаолянъ	—	—	—	207665	—	—	—	—	—	—	—	207665
Гречиха	—	—	2700	173525	—	22	—	—	—	22	2700	173525
Пшеница	—	—	635188	142709	—	—	287631	9952	—	—	922819	162661
Ячмень	—	—	—	—	—	19867	—	—	—	19867	—	—
Сѣмя конопляное	561903	655471	880931	60756	13	629	6340	6644	561916	656100	887271	67400
Сѣмя льняное	7252	40623	10882	—	27	—	—	—	7279	40623	10882	—
Мука пшеничная	—	—	914	—	—	3600	24319	25211	—	3600	25233	25211
Отруби	—	—	—	12000	18111	9300	179977	28939	18111	9300	179977	40939
Масло конoплян. и бобовое	—	—	—	7922	—	—	900	6597	—	—	900	14519
Кунжутъ	—	—	905	6283	—	—	—	—	—	—	905	6283
Лѣсные грузы	902396	142516	265694	97800	89132	17535	38069	15009	991528	160051	303763	112809
Сяомицза	—	—	—	—	—	2744	4515	2700	—	2744	4515	2700
Кость	—	—	—	—	677	1918	2350	6020	677	1918	2350	6020
Разные грузы	575	—	116	4938	621	1109	903	2229	1196	1109	1019	7167
Шерсть	894	—	—	—	840	10427	—	—	1734	10427	—	—
Просо	—	—	—	—	910	15462	—	—	910	15462	—	—
Стружки желѣзныя	54109	—	—	—	—	—	—	—	54109	—	—	—
Песокъ сахарный	5317	—	—	—	—	—	—	—	5317	—	—	—
Итого	17887349	25872727	17430637	14575857	3177014	1324099	1033601	934544	21064363	27196862	12464238	15510401

Послѣдующіе годы доказали, что транспортъ хлѣбныхъ грузовъ изъ района Сѣверной Маньчжуріи, тяготѣющаго къ К. В. ж. д., имѣетъ вполнѣ устойчивый характеръ. Годы войны 1915, 1916, 1917 отмѣчены увеличеніемъ переотправки на пароходахъ изъ Владивостока разныхъ экспортныхъ грузовъ, прибывавшихъ по желѣзной дорогѣ.

Политическія событія 1918, 1919, 1920 гг. временно повліяли угнетающимъ образомъ на ввозъ на Уссурійскую желѣзную дорогу, но уже 1921 г. далъ опять вполнѣ удовлетворительные результаты.

Имѣя въ виду болѣе подробно остановиться на дѣятельности Эгершельда за послѣдніе годы въ главѣ о коммерческой дѣятельности К. В. ж. д., мы ограничимся здѣсь лишь нѣкоторыми наиболѣе характерными цифровыми данными по этому вопросу.

I. Общій грузооборотъ

Владивостокскаго Коммерческаго и Таможеннаго Агенства съ распредѣленіемъ по главнѣйшимъ категоріямъ перевозокъ за время съ 1912 по 1921 г. включительно.

ГОДА.	Переотправлено на пароходахъ разн. экспортныхъ грузовъ, прибывшихъ по жел. дорогѣ.	Переотправлено по желѣзной дорогѣ чайныхъ грузовъ, прибывшихъ на пароходахъ.	Переотправлено соли Китайской Правительственной Монополіи	Переотправлено грузовъ Амурской желѣзной дороги.	Переотправлено грузовъ Русск-Китайскаго Заморскаго сообщенія.	Разныхъ случайныхъ грузовъ въ оба направленія, а также выданныхъ на мѣстѣ.	Служебныхъ грузовъ.	ВСЕГО.
1912	21.064.363	3.081.953	1.864.362	3.744.269	814.729	153.008	40.555	30.763.239
1913	22.564.770	3.973.125	2.809.537	965.142	890.303	100.691	454.537	31.758.105
1914	19.319.991	2.807.416	2.112.323	26.332	1.022.811	332.424	474.595	26.095.892
1915	28.149.038	5.848.263	1.747.516	62.907	134.925	2.601.963	972.513	39.517.125
1916	28.609.615	3.769.102	1.032.382	—	—	3.268.881	143.475	36.823.955
1917	29.363.773	152.404	448.672	—	—	1.343.324	17.714	31.325.887
1918	12.172.557	403.993	--	—	—	318.284	18.257	12.913.091
1919	8.709.513	782.614	1.122.804	—	—	2.347.291	609.332	13.571.554
1920	4.080.617	665.417	103.510	—	—	524.585	2.042.107	7.416.236
1921	21.352.720	35.857	—	—	—	163.043	938	21.552.558
	195.386.957	21.520.644	11.241.106	4.798.650	2.862.768	11.153.494	4.774.023	251.737.642

II. СПРАВКА

о количествѣ крытыхъ помѣщеній и настиловъ, имѣющихся во Владивостокѣ въ распоряженіи Коммерческаго Агентства Кит. Вост. жел. дороги.

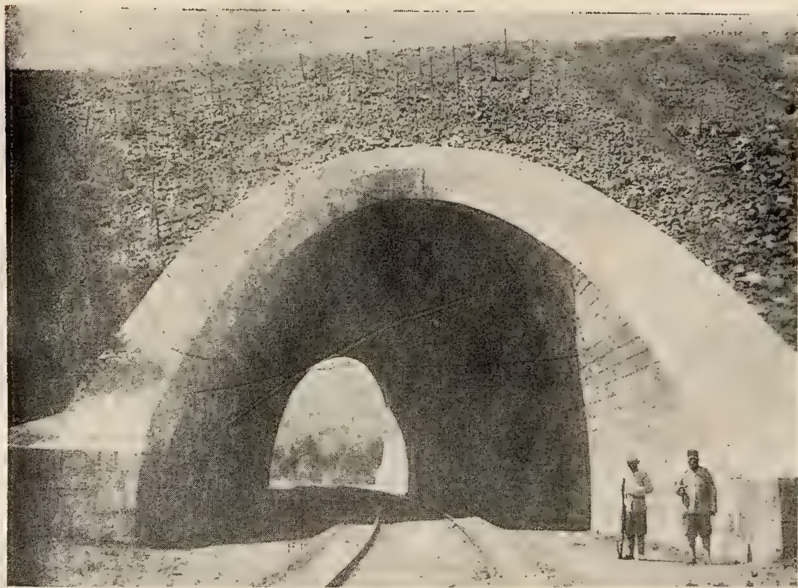
На Эгершельдѣ: пакгаузовъ чайныхъ	2.457	квадр. саженъ.
» » хлѣбныхъ . . .	12.797.4	» »
На Океанской » » . . .	1.000	» »
	16.254,4	квадр. саженъ.
Маслохранилища: насосная станція, три желѣзныхъ бака вмѣстимостью 370+370+1.150 тоннъ	250	квадр. саженъ.
	16.504,4	квадр. таженъ.
Настиловъ на открытой площади	1.600	квадр. саженъ.

Хлѣбныхъ грузовъ можно вмѣстить одновременно 13.797 — 15% (проходы) = 11.727,95	7.036.770 пуд.
Считая погрузку по 600 пудовъ на квадр. сажень, чаю можно вмѣстить 2.457×225=12.285 ящ.	652.825 пуд.
На настилахъ можно складывать хлѣбныхъ грузовъ: 1.600 кв.с.×750 п.	1.200.000 пуд.
Общая вмѣстимость хлѣбныхъ грузовъ въ пакгаузахъ и на настилахъ	8.236.770 пуд.
Чайныхъ.	652.825 пуд.

Изъ общаго числа пакгаузовъ въ 16.254 кв. саж.—построено Китайской Восточной желѣзной дорогой:

до 1915 г.	6.365 кв. саж.
въ 1915 »	550 » »
» 1916 »	550 » »
» 1917 »	5.450 » »
» 1919 »	700 » »
Итого пакгаузовъ	13.625 кв. саж.
Въ томъ числѣ на ст. Океанской	1.000 » »

興安嶺穿洞口圖



Труба-путепроводъ на Хинганской петлѣ. Viaducm.

興安嶺山洞東洞口全景圖

Общій видъ на разъѣздѣ Петля и восточный порталъ Хинганскаго тоннеля.

General view.

III. ВѢДОМОСТЬ

грузамъ, находившимся на складахъ Агентства на 1/1—1922 г.

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗА.	Число вагоновъ.	Количество пудовъ.	Число мѣстъ.	№№ пакгаузовъ, гдѣ хранится грузъ.	Цѣна за пудъ (зол.). р.	к.	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ.
Бобы	1483	16 473,14	—	101, 102, 121, 161, 131, 132, 111, 162, 163, 142, 633, 636, 122, 651,	1	10	1.812.045,40
Жмыхи бобовые	139	145309	—	102, 162, 141, 142	1	—	145.309.—
Пшеница	—	82	—	114	1	50	123.—
Горохъ	6	6088	—	126	1	10	6.698.80
Просо	8	8112	—	653	1	—	8.112.—
Ячмень	5	5072	—	653	—	50	2.536.—
Сѣмя подсолнечное	1	282	—	114	—	50	141.—
» льняное	13	12914	—	126, 653	1	—	12.914.—
Фанера	5	3404	658	111	—	16	554.64
Сахаръ рафинадъ	2	1459	—	116	18	—	26.262.—
Кожи бараньи	1	229	—	116	—	—	1.000.—
Чай байховый	—	24750	—	92, 103, 113, 117	5	—	123 750.—
тоже	—	471227	—	143, 635, 133, 631,	10	—	4.712.270.—
Чай кирпичный	—	15840	—	632, 626	3	—	47.520.—
» »	—	39650	—	—	4	—	158.600.—
» »	—	26,000	—	—	5	—	130.000.—
» »	—	233600	—	623, 625, 624	10	—	2.336.000.—
» плиточный	—	3200	—	—	5	—	16.000.—
» »	—	17387	—	—	10	—	173.870.—
» кирпичный	—	24320	—	123 вывез. изъ таможен.	10	—	243.200—
» »	—	790	—	116 пакгауза	10	—	7.900.—
				Итого.	—	—	9.964.795.84

Въ складахъ филіальнаго отдѣленія Владивостокскаго Коммерческаго Агентства ст. Океанская:

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗА.	Число вагоновъ.	Количество пудовъ.	Число мѣстъ.	№№ пакгаузовъ, гдѣ хранится грузъ.	Цѣна за пудъ (зол.). р.	к.	ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ.
Чай байховый	—	82055	—	Ст. Океанская	10	—	820.540.—
» кирпичный	—	45277	—	» »	10	—	452.770.—
» плиточный	—	635	—	» »	10	—	6.350.—
				Итого.	—	—	1.279.670.—
				Всего.	—	—	11.244.465.84

Помимо налаживанія сухопутнаго транспорта, Правленію Общества въ 1906—1907 гг. приходилось озаботиться и вопросомъ о возстановленіи морскихъ океанскихъ перевозокъ. Не слѣдуетъ забывать, что строители К. В. ж. д. въ грандіозномъ размахѣ своей дѣятельности не ограничивались планами созданія лишь рельсоваго пути черезъ Сибирь и Маньчжурію, но имѣли въ виду организовать одновременно пароходное океанское сообщеніе съ портами Кореи, Китая и Японіи, а въ дальнѣйшемъ, можетъ-быть, Америки и Европы. Для этой цѣли Правленіе Об-ва уже при самомъ началѣ своихъ работъ получило право содержать собственное океанское пароходство (см. глава V). Первоначально пароходы дороги имѣли своимъ назначеніемъ—способствовать регулярной доставкѣ грузовъ, матеріаловъ и рабочихъ, необходимыхъ для самой постройки дороги, въ дальнѣйшемъ имѣлось въ виду приспособить ихъ къ быстрой и аккуратной перевозкѣ изъ Россіи и Западной Европы на Дальній Востокъ и обратно пассажировъ и грузовъ.

Уже въ 1899 году дорогу обслуживали въ этомъ отношеніи 6 собственныхъ пароходовъ, 3 зафрахтованныхъ постороннихъ, 2 товаро-пассажирскихъ и 1 пассажирскій.

Въ 1900 г. коммерческій флотъ, принадлежавшій Об-ву, былъ увеличенъ двумя большими пароходами, построенными въ Шанхаѣ и предназначаемыми для плаванія по Охотскому морю; въ то же время заканчивались постройкою въ Англіи и Германіи новые пароходы большой скорости для рейсовъ по Великому океану изъ портовъ Артура и Дальняго.

Къ 1904-му году, къ началу русско-японской войны, Об-во дороги, какъ уже упоминалось, имѣло въ своемъ распоряженіи въ различныхъ портахъ Тихаго океана до 20 крупныхъ пароходовъ.

Здѣсь умѣстно, въ видѣ отступленія, сказать нѣсколько словъ о той печальной судьбѣ, которая постигла океанское пароходство К. В. ж. д. въ періодъ военныхъ дѣйствій, чѣмъ нанесенъ былъ тяжкій и трудно поправимый ударъ развитію русскаго коммерческаго вліянія въ странахъ Дальняго Востока.

Казалось бы, изъ самой природы такого предпріятія, какъ морское пароходство, подвергавшагося въ случаѣ открытія военныхъ дѣйствій наибольшему риску захвата, вытекала необходимость заблаговременныхъ мѣръ предосторожности. И однако, придерживаясь строгой справедливости, надо признать тотъ фактъ, что канунъ войны засталъ наши пароходы въ обстановкѣ мирнаго времени. Такая видимая безпечность меньше всего могла быть объяснена недосмотромъ со стороны представителей Об-ва. Еще въ декабрѣ 1903 года въ Правленіи возникла, между прочимъ, тревога за судьбу чинившагося въ Японіи парохода «Маньчжурія». Къ этому времени относятся телеграфныя сношенія между Правленіемъ Об-ва и Управляющимъ Морскимъ Пароходствомъ; 24-го декабря 1903 года Правленіе поручило по телеграфу Управляющему Пароходствомъ, доложивъ Намѣстнику объ опасномъ положеніи «Маньчжуріи», поступить согласно его указаніямъ. Однако Намѣстникъ не призналъ тогда необходимымъ принятіе мѣръ, предположенныхъ къ спасенію «Маньчжуріи», при чемъ изъ его Штаба послѣдовало указаніе, что Управленіе Пароходствомъ будетъ «своевременно» извѣщено о необходимости предпринять тѣ или иные шаги *). Вечеромъ 25-го января дѣйствительно было получено разрѣшеніе Штаба въ желаемомъ смыслѣ, но, поскольку оно явилось «своевременнымъ», видно изъ того факта, что телеграмма, посланная Управленіемъ Пароходства своему агенту въ Нагасаки и предписывающая послѣднему отбуксировать имѣвшійся пароходъ въ Портъ-Артуръ, была перехвачена японцами.

Арестъ «Маньчжуріи» произошелъ въ Нагасакахъ 26 января 1904 года, но черезъ два дня мѣстному агенту пароходства было заявлено, что по смыслу манифеста Микадо объ объявленіи войны пароходъ освобожденъ и долженъ въ 7-ми дневный срокъ, считая съ 24 января, уйти изъ японскихъ портовъ. Въ виду этого предполагалось отбуксировать «Маньчжурію» при помощи зафрахтованнаго для этой цѣли норвежскаго парохода, который грузился углемъ въ Моджи и долженъ былъ прійти въ Нагасаки 31 января. Но нагасакскимъ губернаторомъ было заявлено, что «Маньчжурія» можетъ итти только въ рус-

*) Телеграмма У-щаго Пароходствомъ 6-го января 1904 года.

скій портъ. Выполнить же это условіе оказалось фактически невозможнымъ по той причинѣ, что упомянутый норвежскій пароходъ, въ случаѣ направленія его въ любой русскій портъ, самъ подлежалъ бы захвату, какъ везшій уголь, т.-е. грузъ, вполнѣ подходящій подъ понятіе военной контрабанды. Выгрузить же свой уголь въ Нагасаки до истеченія 7-дневнаго срока пароходъ фактически не имѣлъ возможности. Поэтому передъ отъѣздомъ агента Морского Пароходства изъ Нагасаки имъ было поручено лицамъ, подъ наблюденіемъ которыхъ, по отъѣздѣ команды, находилась «Маньчжурія», выдать японцамъ, по ихъ требованію, ключи отъ парохода, заявивъ при этомъ протестъ въ томъ смыслѣ, что пароходъ «Маньчжурія», будучи безъ экипажа и съ неоконченными машинами, не является въ полномъ смыслѣ слова пароходомъ, а скорѣе недвижимостью и, слѣдовательно, захвату не подлежитъ. Тѣмъ не менѣе, «Маньчжурія» была захвачена 4 февраля 1904 года.

Захватъ другихъ пароходовъ, рейсы которыхъ, во исполненіе указаній Намѣстника, не были своевременно прекращены, произошелъ при слѣдующей обстановкѣ: «Аргунь», вышедшая 24 января изъ Дальняго въ Нагасаки, была захвачена въ Корейскомъ архипелагѣ 25 января, хотя военныя дѣйствія начались фактически въ ночь на 27-е января; указъ Микадо, согласно коего русскія торговыя суда, находившіяся въ японскихъ портахъ, должны были, во избѣжаніе захвата, выйти въ море до 3 февраля, послѣдовалъ также лишь 27 го января. Подобный же характеръ имѣлъ и захватъ парохода «Мукденъ», послѣдовавшій 24-го января, днемъ, во время стоянки этого пароходана Фузанскомъ рейдѣ, т.-е. также до начала военныхъ дѣйствій. Остается еще упомянуть о печальной судьбѣ парохода «Сунгари», который въ день боя «Варяга» и «Корейца» съ японской эскадрой стоялъ на рейдѣ въ Чемульпо.

Командирами названныхъ военныхъ судовъ и русскимъ Вице-Консуломъ было рѣшено, дабы «Сунгари» не достался непріятелю, испортить машину и котлы и затопить пароходъ, что и было исполнено. Пароходъ «Сунгари» затопленъ на глубинѣ $5^1/_2$ саж., капитанъ же съ экипажемъ перешелъ на англійскій крейсеръ «Talbot». Удалось только спасти хронометры и часть принадлежавшихъ командѣ вещей. На пароходѣ передъ его погруженіемъ открылся пожаръ въ кормовой части.

Правленіе О-ва заявило 1 апрѣля 1904 года японскому призовому суду протестъ относительно захвата судовъ О-ва Кит. Вост. жел. дор., поручивъ защиту своихъ интересовъ японскому адвокату Нагашима Вашишара при условіи уплаты ему 5,000 енъ за веденіе дѣла и добавочной преміи въ размѣрѣ одной ены съ каждой тонны водоизмѣщенія возвращеннаго О-ву судна.

Японскій призовой судъ, какъ въ первой, такъ и во второй инстанціяхъ призналъ, однако, захватъ пароходовъ «Маньчжурія», «Аргунь» и «Мукденъ» правильнымъ по тѣмъ соображеніямъ, что военныя дѣйствія начались 23 января утромъ, когда японскому посланнику въ Петербургѣ были посланы указанія о разрывѣ дипломатическихъ сношеній, а японскій флотъ уже получилъ приказъ объ отплытіи къ русскимъ берегамъ. Что касается «Мукдена», захваченнаго въ нейтральномъ порту Фузанѣ, то судъ нашелъ, что въ моментъ захвата корейскій нейтралитетъ фактически не существовалъ.

Уцѣлѣвшіе въ началѣ войны остальные пароходы были распредѣлены частью въ Дальнемъ, гдѣ находились «Монголія», «Нонни», «Гиринъ», «Инкоу», «Нагаданъ», «Харбинъ», «Хайларъ», «Зея», «Бурея», «Цицикаръ», а частью въ Портъ-Артурѣ: «Шилка», «Нингута», «Новикъ» и «Сибирякъ». 31-го января 1904 года Штабъ Намѣстника увѣдомилъ Управленіе Пароходствомъ, что всѣ готовые къ службѣ пароходы берутся въ казну съ 31 января 1904 года. Отвѣчающими этому требованію оказались: «Монголія», «Амуръ», «Нонни», «Гиринъ», «Инкоу», «Новикъ», «Нингута», «Сибирякъ» и портовый пароходъ «Артуръ». Готовность же пароходовъ «Зея», «Бурея» и «Цицикаръ», находившихся въ ремонтѣ, была заявлена къ 15 февраля.

Какъ разъ въ этотъ день, 15 февраля, отъ Штаба Намѣстника было получено новое сообщеніе, что Военнымъ Вѣдомствомъ будутъ удержаны лишь пароходы «Монголія», «Новикъ», «Сибирякъ», «Инкоу» и «Нингута», а что прочія суда остаются въ вѣдѣніи О-ва Кит. Вост. жел. дор. Затѣмъ распоряженіемъ 19 февраля 1904 года командовавшій флотомъ, вице-адмиралъ Старкъ приказалъ пароходы «Гиринъ», «Цицикаръ», «Харбинъ» и «Хайларъ» перевести въ Портъ-Артуръ, гдѣ два послѣднихъ были затоплены 25 февраля, а 28 февраля ихъ участь раздѣлила и «Шилка».

Согласно распоряженію Намѣстника въ полдень 12 апрѣля изъ Дальняго былъ отправленъ въ Портъ-Артуръ пароходъ «Нонни» подъ командой завѣдывающаго миннымъ загражденіемъ лейтенанта Сухомлина. Когда пароходъ проходилъ между сѣвернымъ и южнымъ Саньшандю, внѣ линіи миннаго загражденія, неожиданно произошелъ взрывъ мины, послѣ чего пароходъ сталъ погружаться кормой и черезъ два часа затонулъ на глубинѣ 17 саженъ. Команда, за исключеніемъ двухъ убитыхъ при взрывѣ кочегаровъ, спаслась на сопровождавшемъ пароходъ катерѣ, унеся съ собою судовыя бумаги и нѣкоторыя вещи.

При наступленіи непріятеля на Цзинь-чжоу Управленіе Пароходствомъ рѣшило перевести въ Артуръ оставшуюся въ Дальнемъ флотилію и, дѣйстви-

тельно, за исключеніемъ «Нагадана», который былъ затопленъ у входа въ докъ при отступленіи изъ Дальняго, всѣ остальные пароходы удалось привести въ Артуръ почти въ виду непріятеля, пользуясь темнотой ночи.

Прибывшіе и уже ранѣе находившіеся въ Портъ-Артурѣ пароходы О-ва Кит. Вост. жел. дор. были установлены въ западномъ бассейнѣ, въ каналѣ между Миннымъ городкомъ и Новымъ Городомъ; военные же корабли стояли подъ Перепелочной горой, противъ пристани нашего Морского Пароходства. Такимъ образомъ, бомбардируя военныя суда, непріятель совершенно разрушилъ всѣ постройки Пароходства и плавучія средства мѣстнаго агентства, причемъ погибло много документовъ и матеріаловъ О-ва. При попыткахъ спасать это имущество его грузили на пароходы, но послѣдніе были въ разное время также потоплены непріятельскими снарядами, а именно: съ 16 до 21 сентября погибли «Новикъ», «Гиринъ», «Зея», «Бурея», «Цицикаръ» и «Нингута», а 26 ноября сгорѣли и затонули пароходъ «Амуръ» и катеръ «Лифатъ». Передъ самой сдачей крѣпости пароходъ «Инкоу» и катеръ «Портъ-Артуръ» были затоплены у входа въ гавань, а пароходъ «Сибирякъ», бывшій въ распоряженіи командира порта, сданъ японцамъ; изъ всѣхъ пароходовъ Общества Кит. Вост. жел. дор. уцѣлѣла такимъ образомъ лишь одна «Монголія», служившая подъ флагомъ Краснаго Креста госпитальнымъ судномъ во время осады Артура. Впослѣдствіи «Монголія» была продана Русской Восточно-Азіатской пароходной компаніи,

Таковъ мартирологъ нашей океанской флотиліи; помимо колоссальныхъ непосредственныхъ матеріальныхъ потерь дорога въ связи съ этимъ оказалась лишенной собственныхъ средствъ морского транспорта, въ связи съ чѣмъ Правленію Общества пришлось спѣшно заключить особое соглашеніе съ упомянутымъ Русскимъ Восточно-Азіатскимъ Пароходствомъ о перевозкѣ грузовъ малой скорости въ прямомъ черезъ Владивостокъ сообщеніи въ главнѣйшіе порты Японіи, Кореи и Китая. Соглашеніе это вошло въ силу въ апрѣлѣ 1907 года.

Успѣшно приспосабливаясь путемъ описанныхъ энергичныхъ мѣропріятій къ видоизмѣнившимся послѣ Портсмутскаго мира условіямъ своего экспорта, Управленіе дороги вынуждено было въ то же время какъ-то пойти навстрѣчу экономическимъ нуждамъ русскаго населенія полосы отчужденія. Населеніе это, сильно разросшееся въ періодъ войны и достигшее въ 1906 году внуши-

тельной цифры въ 50.000 человѣкъ, переживало въ описываемый періодъ (1906—1907 гг.) сильнѣйшую дѣловую депрессію.

Прошли безвозвратно тѣ счастливые для жаждущихъ быстраго обогащенія пришлыхъ людей дни, когда, благодаря потребностямъ войны, легко наживались состоянія, когда армія всевозможныхъ торговцевъ нахлынула въ Харбинъ, гдѣ съ лихорадочной быстротой создавались промышленныя и торговыя предпріятія, расчитанныя на спросъ со стороны войскъ. Этому повышенному спросу предложеніе товаровъ не всегда успѣвало удовлетворять. Цѣны росли чрезвычайнымъ темпомъ. Вложенный въ товары капиталъ немедленно возвращался съ лихвой и денежные обороты пріобрѣли необычайную скорость. Легкая нажива сообщила особый размахъ городской жизни, причинявшій между прочимъ значительный косвенный ущербъ скромнымъ труженикамъ дороги и ихъ семьямъ. Деньги какъ бы потеряли свою прежнюю покупательную силу, которая понизилась въ нѣсколько разъ. Вмѣсто прежняго гривенника размѣнною монетою сдѣлался рубль.

Вотъ какъ характеризуетъ жизнь Харбина того времени одинъ изъ видныхъ русскихъ журналистовъ, занесенный на Д. Востокъ событіями 1904—1905 гг.: «Русская колонія въ Харбинѣ, этой новой столицѣ Маньчжуріи и русскаго Востока, заслуживаетъ того, чтобы ей посвятить нѣсколько особыхъ строкъ. По своей идеѣ, по своему географическому положенію Харбинъ задуманъ превосходно. Немного найдется такихъ искусственно созданныхъ городовъ, которые въ 5—8 лѣтъ своего существованія успѣли бы вырасти изъ никому неизвѣстной деревушки въ огромный городъ и зажить собственною широкою торговою жизнью. Правда, Харбинъ былъ озолоченъ сперва постройкою желѣзной дороги, а затѣмъ пребываніемъ въ Маньчжуріи милліонной русской арміи. Какова бы ни была дальнѣйшая судьба Маньчжуріи, Харбинъ навсегда останется важнымъ торговымъ и административнымъ центромъ благодаря своему блестящему положенію на перекресткѣ различныхъ водныхъ, сухихъ, желѣзныхъ и торговыхъ дорогъ. Харбинъ по справедливости русскій городъ; на него истрачено свыше 30,000,000 русскихъ денегъ; жизнь здѣсь бьетъ фонтаномъ. Хотя въ этой маньчжурской столицѣ нѣтъ ни одной улицы, по которой можно было бы благополучно пройти или проѣхать, такъ какъ почти отсутствуютъ мостовыя и тротуары (слѣдуетъ помнить, что описаніе относится къ 1905—1906 гг.), но зато въ городѣ имѣются театры, первоклассные рестораны и роскошные кафе-шантаны, правда, съ невѣроятными цѣнами». Въ дальнѣйшей части своей статьи упомянутый авторъ не безъ основанія отмѣчаетъ, что

собственно русская крупная промышленность въ лицѣ главнѣйшихъ фирмъ Петербурга, Москвы, Нижняго, Саратова, Ростова, Иркутска, Варшавы и др. центровъ отнеслась довольно апатично къ созданію такого крупнаго русскаго предпріятія въ Китаѣ, какъ Кит. Вост. жел. дор., къ тѣмъ коммерческимъ возможностямъ, которыя здѣсь открывались, и къ десяткамъ и сотнямъ милліоновъ рублей русскаго золота, которые были здѣсь потрачены и перешли почти исключительно въ иностранныя руки.

«Россія предприняла грандіозныя сооруженія въ Маньчжуріи», продолжаетъ цитируемый авторъ: «постройку желѣзной дороги, одной изъ величайшихъ въ мірѣ, сооруженіе крѣпости Портъ-Артура и международнаго порта Дальняго. На эти работы текли сотни милліоновъ русскихъ государственныхъ денегъ, но всѣ онѣ уходили въ Китай, Японію и Америку, и въ этихъ сооруженіяхъ не участвовали ни русскія фирмы, ни русскіе заводы, ни русскіе товары, ни даже русскіе рабочіе, каковыми были китайцы, а въ Дальнемъ и японцы (по постройкѣ дока)».

Можетъ быть отчасти въ связи съ этимъ правильно отмѣченнымъ фактомъ заключеніе Портсмутскаго мира и эвакуація арміи сразу же вызвали въ краѣ, какъ сказано выше, чрезвычайную денежную депрессію. Чувствовалось, что всѣ такъ легко и быстро возникавшія въ военное время предпріятія не имѣли солидныхъ корней и что русское экономическое вліяніе отнюдь не получило еще за истекшее десятилѣтіе (1896—1906) сколько-нибудь прочнаго развитія.

Мѣстная торговля и промышленность въ 1906—1907 гг. переживали такимъ образомъ жестокій кризисъ, такъ какъ послѣ эвакуаціи арміи кругъ потребителей товаровъ значительно сократился. Запасы же были сдѣланы слишкомъ широко и теперь должны были ликвидироваться съ громадными убытками. Подоспѣвшіе платежи по векселямъ оказывались многимъ не подъ силу. Послѣдовало нѣсколько русскихъ и китайскихъ банкротствъ и полный застой въ торговлѣ, въ связи съ чѣмъ цѣлый рядъ промышленныхъ предпріятій прекратилъ свое существованіе. Управленію дороги приходилось въ это трудное время изыскивать и принимать энергичныя мѣры къ спасенію хотя бы остатковъ экономическаго вліянія, противодѣйствуя развивающейся иностранной, въ частности японской и американской, конкуренціи. На помощь мѣстной промышленности надо было прійти не только тарифами, но и кредитомъ, для чего Управленіемъ дороги была организована выдача ссудъ подъ грузы, поступавшіе къ перевозкѣ или на храненіе, а также складочная операція. Въ связи съ

этимъ въ теченіе 1906—1907 гг. дорогой было выдано ссудъ подъ грузы до 1.000,000 рублей.

Мѣры эти, однако, сами по себѣ были недостаточны; становилось ясно, что дорогѣ одной не осилить своими рессурсами промышленный кризисъ. Еще въ 1906 году (18-го декабря) генералъ Хорватъ, особенно горячо стремившійся спасти русскую промышленность въ краѣ, телеграфировалъ Правленію Об-ва въ Петербургъ слѣдующее:

«Торговля въ Харбинѣ совершенно остановилась, выручка дороги за послѣдніе мѣсяцы замѣтно сокращается. Причиною служитъ то, что мѣстное населеніе, положивъ въ земли и на постройки отъ 40 до 50 милліоновъ и оставшись за уходомъ арміи съ большими запасами товаровъ на рукахъ, не обладаетъ денежными средствами и лишено вмѣстѣ съ этимъ кредита, такъ какъ Синорусъ (Русско-Азіатскій Банкъ) болѣе рисковать капиталами въ настоящее переходное время не рѣшается, принявъ выжидательное положеніе. Такимъ образомъ, обстоятельства сложились не въ пользу русскаго торговаго населенія Маньчжуріи, между тѣмъ, сюда все чаще появляются иностранцы, особенно американцы, которые изслѣдуютъ рынокъ и, повидимому, располагая широкимъ кредитомъ своихъ банковъ, собираются захватить торговлю въ свои руки. Въ Коммерческой Части за самое послѣднее время имѣются факты, вполнѣ подтверждающіе это положеніе, запросы иностранныхъ фирмъ, предложенія, наконецъ, на дняхъ явился агентъ, командированный Вашингтонскимъ Департаментомъ Земледѣлія, который собираетъ данныя для учрежденія хлѣбнаго экспорта.

Американцы наиболѣе интересуются именно вывозомъ хлѣба и ввозомъ машинъ, расчитывая на быстрое развитіе здѣсь промышленности, высказываютъ желаніе итти съ нами, иначе японцы центръ торговли и промышленности края перенесутъ въ Куаньчензцы. Полагаю, въ виду острой конкуренціи японцевъ, намъ не слѣдуетъ отталкивать иностранцевъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ, чтобы нашимъ предпринимателямъ, обладающимъ энергіей и опытомъ, но не изобилующимъ деньгами, не остаться лишь зрителями экономическаго развитія страны, необходимо всемѣрно побудить кого слѣдуетъ не отказывать въ кредитѣ даже съ нѣкоторымъ рискомъ и вообще помочь образованію здѣсь учрежденій мелкаго кредита. Хорватъ № 14829».

Въ связи съ отмѣченной въ приведенной телеграммѣ Д. Л. Хорвата заинтересованностью Америки въ русско-маньчжурскихъ дѣлахъ умѣстно привести здѣсь, заходя хронологически нѣсколько впередъ, слѣдующую справку,

любезно предоставленную бывшимъ русскимъ посланникомъ въ Пекинѣ г. К. въ распоряженіе пишущаго эти строки:

«Въ 1910 году въ Пекинъ пріѣхалъ представитель американскаго синдиката Виллардъ Стрэтъ для переговоровъ съ китайскимъ правительствомъ касательно проведенія черезъ Маньчжурію новой желѣзной дороги. Проектированная линія должна была соединить гавань Хуладао на Ляодунскомъ заливѣ съ Благовѣщенскомъ на Амурѣ, при чемъ имѣлось въ виду провести ее черезъ слѣдующіе пункты: Хуладао, Цзиньчжоу-фу, Ичжоу, Таонаньфу, Цицикаръ, Боэрдо, Мергень, Айгунь, Хэйхэ, Благовѣщенскъ. Длина линіи была опредѣлена въ 964 мили.

Такъ какъ линія на половинѣ протяженія шла бы параллельно Китайской Восточной желѣзной дорогѣ, то угрожала послѣдней серьезной конкуренціей. Возможно поэтому, что американцы (цѣль концессіи—торговое и промышленное развитіе Маньчжуріи и установленіе прямого сообщенія р. Амура съ моремъ) расчитывали угрозой конкуренціи побудить наше правительство пойти на компромисъ въ вопросѣ Китайской Восточной желѣзной дороги, т.-е. допустить ее интернаціонализацію или переходъ въ руки смѣшаннаго синдиката съ преобладаніемъ американцевъ. По крайней мѣрѣ Стрэтъ въ разговорахъ со мною поднималъ вопросъ о выкупѣ нашей дороги и о вѣроятной ея стоимости. Китайцы отнеслись къ проекту Стрэта сочувственно. Въ Петербургѣ же и въ Токіо онъ встрѣтилъ отрицательное отношеніе, о чемъ и было мнѣ поручено предупредить китайцевъ. Я долженъ былъ сговориться съ японскимъ посланникомъ Иджуиномъ, получившимъ такія же инструкціи. Въ концѣ-концовъ, не смотря на всѣ старанія Стрэта, предложеніе его было отклонено. Въ связи съ этимъ возникъ вопросъ о постройкѣ желѣзной дороги Калганъ-Кяхта, коимъ заинтересовались англичане въ лицѣ представителя англійскаго синдиката, лорда Френча. Этотъ проектъ также не встрѣтилъ сочувствія въ Петербургѣ».

Изъ числа мѣстныхъ чисто практическихъ мѣръ къ привлеченію крупныхъ русскихъ промышленниковъ въ Маньчжурію слѣдуетъ упомянуть о выстроенныхъ въ Харбинѣ Управленіемъ дороги въ 1906 году «Московскихъ Торговыхъ Рядахъ», предназначавшихся стать оптовыми складами товаровъ московскаго производства для рынковъ Китая и Монголіи. Хотя по этому по-

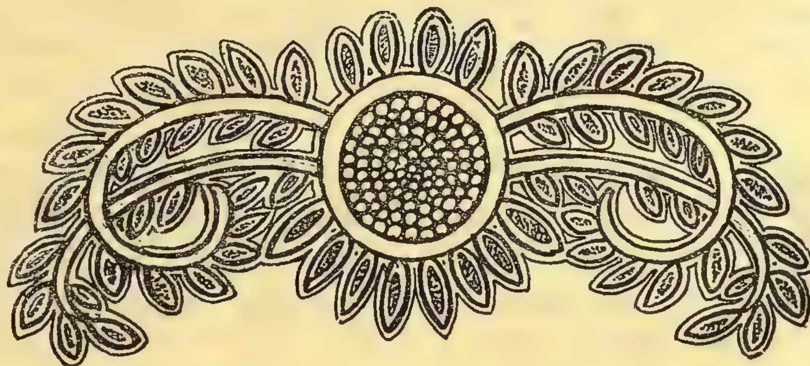
興安嶺山洞正面圖

Порталъ Хинганскаго тоннеля.
The front view of the Hingan-tunnel.

巴林站路線界内雅魯河之風景圖

Видъ на р. Ялъ въ районѣ станціи Баримъ.
A view on the river Yanl.

воду заранѣе вступили въ соглашеніе съ московскими фабрикантами, однако наступившій торговый кризисъ въ Маньчжуріи такъ напугалъ москвичей, что они воздержались за малыми исключеніями отъ пользованія торговыми рядами, отказавшись отъ мысли основать здѣсь торговую базу для завоеванія маньчжурскихъ, монгольскихъ и китайскихъ рынковъ въ интересахъ отечественной промышленности. Ряды эти, нѣмые свидѣтели былого строительнаго размаха, красуются и донынѣ на центральной Соборной площади Новаго Харбина, служа пріютомъ для цѣлаго ряда мѣстныхъ учебныхъ и культурныхъ учрежденій и заведеній.



Глава XIV.

Бытовыя особенности Сѣверной Маньчжуріи.—Неудовлетворительное состояніе дорогъ.—Хунхузы.—Административное устройство.

аступившій послѣ эвакуаціи маньчжурскихъ армій и ослабленія революціоннаго движенія періодъ (1906—1914 годовъ) былъ охарактеризованъ въ предыдущей главѣ, какъ время относительнаго затишья и организаціонной работы.

Однако, жизнь этого своеобразнаго края даже въ ея обыденной мирной обстановкѣ нерѣдко таила въ себѣ непріятные сюрпризы и тренія: то, благодаря неналаженности отношеній съ той или другой мѣстною властью, ею неожиданно запрещался ввозъ въ полосу отчужденія необходимыхъ продуктовъ питанія; то, наоборотъ, властями же пріостанавливался внезапно вывозъ зерна по желѣзной дорогѣ, чѣмъ рѣзко подрывалась ея работа (1910 г.); только что удавалось уладить подобный конфликтъ, какъ получалось, напримѣръ, извѣстіе о нападеніи хунхузовъ на станцію, концессію, или пароходъ, воспрепятствованіи ими подвоза грузовъ къ Кит. Вост. жел. дор. изъ внутреннихъ торговыхъ центровъ Маньчжуріи, о противодоговорномъ введеніи какого-либо налога и т. д.

Для большей наглядности оцѣнки той незаурядной борьбы, и духовной и матеріальной, которая выпала здѣсь на долю русскихъ піонеровъ даже въ этотъ относительно мирный и благополучный періодъ 1906—1914 годовъ, прерванный на время лишь въ 1910 году грозной вспышкой чумной эпидеміи. какъ уже упоминалось, въ особомъ приложеніи къ настоящему обзору при-

водится краткое описаніе природы, населенія и историческаго прошлаго Сѣверной Маньчжуріи, а также ея хозяйственнаго и административнаго уклада ко времени распространенія здѣсь русскаго культурнаго и коммерческаго вліянія; въ этомъ же очеркѣ говорится и о самыхъ первыхъ попыткахъ проникновенія со стороны Приамурья въ запретный тогда для европейцевъ бассейнъ Сунгари отдѣльныхъ русскихъ изслѣдователей и нашего казачества, какъ бы влекомаго сюда, начиная съ середины XVII вѣка, какимъ то непреодолимымъ историческимъ инстинктомъ.

Отсылая къ этому историко-географическому очерку тѣхъ изъ интересующихся читателей, которые не будутъ располагать подъ рукою болѣе совершенными и полными матеріалами по тѣмъ же вопросамъ, мы полагаемъ, однако, необходимымъ выдѣлить и отмѣтить непосредственно въ текстѣ настоящей главы нѣкоторые особо специфическіе мѣстные факторы, наиболѣе сильно тормозившіе, тормозящіе и понынѣ экономическое, торговое и культурное развитіе Маньчжуріи; среди этихъ факторовъ въ первую очередь необходимо сказать нѣсколько словъ о здѣшнихъ путяхъ сообщенія, въ частности, о проселочныхъ дорогахъ.

Въ Маньчжуріи существуетъ множество колесныхъ дорогъ, какъ трактовыхъ, такъ и проселочныхъ. Особенно развитая сѣть ихъ покрываетъ густо населенныя южныя части страны, напримѣръ, долину Ляо-хе и полуостровъ Ляо-дунъ, гдѣ всѣ сколько-нибудь значительныя селенія соединены между собою колесными путями. Вьючныя тропы играютъ въ Маньчжуріи сравнительно второстепенную роль, достигая болѣе значительной длины лишь въ гористыхъ, дикихъ частяхъ страны. Однако, всѣ эти дороги, не исключая и большихъ трактовыхъ, находятся въ плохомъ состояніи и сколько-нибудь отвѣчаютъ своему назначенію лишь въ зимнее время, когда грунтъ застываетъ и начинаются усиленныя гужевыя перевозки. Въ дождливое же время года всѣ дороги въ Маньчжуріи превращаются въ сплошной рядъ глубокихъ лужъ и топей, а въ сухіе мѣсяцы въ мѣстахъ съ болѣе мягкимъ грунтомъ отъ частой ѣзды выбиваются настолько глубокія колеи, что большія колеса китайскихъ арбъ и повозокъ исчезаютъ въ нихъ по ступицу. Часто возки опрокидываются, и сѣдокъ долженъ спасать свою голову отъ размашистыхъ ударовъ о стѣнки примитивнаго мѣстнаго экипажа. Передъ нами подробныя описанія поѣздокъ по Маньчжуріи, предпринятыхъ путешественниками англичаниномъ A. Hosie (въ его книгѣ «Manchuria, its people and recent history») и французомъ H. Enselme («A travers la Mandchourie»). Обѣ поѣздки эти относятся къ 1900 году, то-есть совпали какъ разъ съ періодомъ постройки К. В. ж. д.

и краснорѣчиво, въ совершенно одинаковыхъ тонахъ, свидѣтельствуютъ о вполнѣ хаотическомъ состояніи путей сообщенія и перевозочныхъ средствъ на дорогахъ Маньчжуріи. Обѣ упомянутыя книги полны интереса и по содержанію весьма близки къ нашей темѣ. Къ сожалѣнію, не представляется возможнымъ остановиться на нихъ сколько-нибудь подробно. Отсылая поэтому интересующагося читателя къ первоисточникамъ, позволяемъ себѣ все же привести здѣсь слѣдующую выдержку изъ книги Hosie, относящуюся къ описанію способовъ передвиженія по Маньчжуріи того времени: «As readers of this book may not be familiar with a Chinese passanger cart and in this they are extremely fortunate, I may as well give a brief description of it and of the method of travel. Two stout planks of elm are joined together by cross pieces of the same wood, the shafts measuring four feet ten inches long and two feet ten inches apart. Behind the shafts comes the driver's seat, some seventeen inches wide extending across the cart and forming part of the bottom which runs backwards for four feet two inches and is followed by a framework twenty one inches long utilised for the stowage of baggage the part between the driver's seat and the rear framework is covered with lattice woodwork arched at the top and about three feet eight inches high and over the whole of the latter is spread blue native cloth, the interior in winter being lined with cheap fur. In front there is a curtain, which may be raised or closed at pleasure, with a small pane of glass in the centre and there is a window in each side of the cart. Firmly attached to the bottom is a massive axle-tree and two wheels, four feet in diameter, each with sixteen spokes kept in position by steel linch-pins. The tire, which is of iron half an inch thick consists of eight pieces eeighteen inches long and frequently so knotted as to resemble a cog-wheel nailed on to the run, which is one and a half inches wide. The cart, therefore, has no springs, and the jolting and humping can be more readily imagined, than described. To obviate this as much as possible cushions and mattresses are utilised; but even these get displaced and require constant attention found that I had a low easy arm-chair, which exactly fitted the breadth of the interior of the cart and on this chair I sat for the greater part of the twenty three days days and nights of travel. Even this had its drawbacks, for, as I have not the advantage of being short, my feet pojected on to the driver's seat, and, although cased in fur-lined boots and covered with fur and other rugs, they were always execcively cold during the night and early morning the very first morning the driver happened by accident to sit on one of my feet, and, finding that he imparted warmth, I edged in the other and not unfrequently afterwards did I adopt the same tactics. Owing to the number of garments which he wore he was not inconvenienced at least he made no complaint, and I was a

decided gainer. Another discomfort was from our moustaches, wich were frozen at least a dozen times daily from start till sunrise, as well as towards sunset. The process of thawing the lumps of ice which clung to them was very painful, and if I tread to avoid the cold by burying my face in my fur coat, I found that my mustache was invariably frozen to fur collar. Better the ice than this. I am giving a few of the discomforts now and I am sorry to say that I cannot mention any comforts to counterbalance them, and this for a very simple reason there were none.

Другой путешественникъ, H. Enselme, между прочимъ, пишетъ въ главѣ, относящейся къ переѣзду въ китайской повозкѣ изъ Тѣлина въ Кай-юань: «Nous prenons la grande route, qui se dirige vers le nord, puis nous la quittons bientôt pour un petit chemin de montagne, qui fait un leger détour, mais ou nos conducteurs espèrent trouver un terrain plus facile, le paysage—y est assez pittoresque et l'on a de temps en temps, de belles echappées sur la grande vallée du Liao-hé; nous avançons péniblement d'orniére en orniére, et nous embourbons dans les moindres ruisseaux, d'ou nos voitures ne sortent que par des manoeuvres de force. Nous marchons avec une lenteur desespérante, mais rien ne doit être desespérant et le parti le plus sage est d'imiter la saine philosophi chinoise de nos cochers, qui allument tranquillement leur pipes en contemplant leurs charrettes enfoncées dans la boue jusqu'aux essieux.

A la nuit tombante dernier embourbage, mais celui-ci définitif: les deux voitures sont dans l'impossibilité d'avancer; il faut aller dans un village, heureusement très rapproché, chercher du secours. On nous amène de mulets et des boeufs, qui nous tirent d'affaire et nous arrivons, après deux heures d'efforts aux habitations, ou nous devons demander l'hospitalité pour la nuit. Nous sommes reçues dans une famille de cultivateurs; ils nous preparent un petit repas à la chinoise que nous devorons, puis nous nous étendons sur le «khan» à coté de tous les habitants de la maison. Ordinairement dans l'interieur nous sommes un attrait pour les curieux, qui epient nos moindres gestes, nous regardent écrire, fumer, manger... il faut de nombreuses démarches du personnel de la maison pour eloigner ce cercle d'importuns, qui se rabattent alors sur nos cochers et notre boy, pour les interviewer sur notre compte»...*).

Печальное состояніе дорогъ въ Маньчжуріи, кромѣ свойствъ самаго грунта, въ значительной степени объясняется отсутствіемъ здѣсь de facto какой-

*) Такое повышенное любопытство туземцевъ станетъ понятнымъ, если принять во вниманіе, что до послѣдняго времени (проведенія ж. д.) европейцы почти не проникали въ Маньчжурію, если не считать іезуитовъ-миссіонеровъ, которыхъ цитируемые путешественники застали и посѣтили почти во всѣхъ сколько-нибудь значительныхъ городахъ этой провинціи.

либо земской дорожной повинности. Дороги оставляются на произволъ судьбы, пока по случаю какой-нибудь экстренной надобности за исправленіе той или другой изъ нихъ не возьмется само правительство. Какъ на примѣръ плохого состоянія маньчжурскихъ дорогъ – можно указать на большой трактъ, переваливающій черезъ Б. Хинганъ между городами Цицикаромъ и Хайларомъ. Нѣтъ такого обоза, который не поломалъ бы здѣсь своихъ осей, не изувѣчилъ бы животныхъ. Зло это компенсируется до извѣстной степени наличностью, какъ на этомъ трактѣ, такъ, впрочемъ, и на другихъ дорогахъ Маньчжуріи множества постоялыхъ дворовъ (на каждыя 15-20 верстъ), гдѣ нѣсколько проживающихъ китайцевъ или маньчжуръ исключительно занимаются изготовленіемъ телѣгъ по два ляна за штуку. (Позднѣевъ «Описаніе Маньчжуріи»).

Нечего и говорить, какъ печально отражалось на торговомъ и культурномъ развитіи страны такое хаотическое, первобытное состояніе путей сообщенія. Проведеніе здѣсь рельсоваго пути явилось какъ бы сказочнымъ волшебствомъ, оросившимъ весь край живой водой.

Изъ главнѣйшихъ грунтовыхъ старыхъ дорогъ Маньчжуріи необходимо упомянуть магистральный большой трактъ черезъ Шань-хай-гуань, Синь-Минь-Тинъ, Мукденъ, Гиринъ, Бодунэ, Цицикаръ, Айгунь въ Сахалянъ (Благовѣщенскъ). На протяженіи между Шан-хай-гуанемъ и Мукденомъ этотъ трактъ извѣстенъ подъ именемъ Императорской дороги. Дорога эта проложена еще въ XVII столѣтіи, принадлежитъ къ числу наиболѣе бойкихъ по всей Маньчжуріи и, тѣмъ не менѣе, она крайне запущена, что, по мнѣнію авторитетныхъ изслѣдователей, объясняется прекращеніемъ со временъ Цзя-Цзиня (1796—1820 г. г.) путешествій богдыхановъ въ Мукденъ и Синг-цзинъ на поклоненіе могиламъ предковъ*). Но и помимо этого, по естественнымъ условіямъ, дорога эта между Шань-хай-гуанемъ и Мукденомъ дѣлалась порой непроходимой благодаря сильнѣйшимъ рѣчнымъ разливамъ. Теперь эти пункты соединены желѣзной дорогой (Пекинъ—Мукденъ).

Вообще съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ многіе прежніе грунтовые тракты, параллельные рельсовому пути, утратили значеніе, зато усилилось движеніе по подъѣзднымъ дорогамъ. Большое значеніе имѣло возникновеніе въ связи съ постройкой К. В. ж. д. новыхъ экономическихъ центровъ. Многіе старые тракты, проходившіе, напримѣръ, мимо теперешняго Харбина, съ возникновеніемъ города дали къ нему отвѣтвленія. Колонизаціонное китайское движеніе вызвало также сооруженіе новыхъ грунтовыхъ путей**). Напримѣръ, въ

*) См. Позднѣевъ «Описаніе Маньчжуріи», стр. 309.

**) Въ періодъ русско-японской войны для нуждъ нашихъ армій былъ въ значительной степени улучшенъ трактъ, параллельный южной вѣтви К. В. ж. д.

1914 году въ Гиринской провинціи проведена колесная дорога Саньсинъ—Митаньсянъ и въ Хейлунцзянской—Хейлунцзянъ—Лунмыньчжанъ. Въ области Барга узломъ грунтовыхъ дорогъ служитъ гор. Хайларъ. Отъ ю.-зап. границы Барги въ южномъ направленіи простирается длинный трактъ, идущій черезъ степи Внутренней Монголіи и городъ Долоноръ прямо къ столицѣ Китая—Пекину*).

Изъ водныхъ сообщеній главную роль играетъ судоходство по р. Сунгари, которая судоходна отъ устья до Будунэ—для глубокосидящихъ и до Гирина—для мелкосидящихъ судовъ.

Однако всѣ эти средства сообщенія сами по себѣ недостаточны и желѣзнодорожному строительству предстоитъ здѣсь большое будущее. Уже имѣются проекты постройки линій отъ Цзиньжоу черезъ Цицикаръ на Сахалянъ, отъ Харбина до Хейлундзяна (210 верстъ), отъ Гирина до Хойрена**) и т. д.

Слѣдующимъ крупнымъ мѣстнымъ зломъ, также сильно тормозящимъ развитіе края, являются такъ называемые «хунхузы».

Несмотря на многочисленность попытокъ найти точное обоснованіе этому бытовому явленію, нельзя сказать, чтобы вопросъ о хунхузничествѣ былъ въ настоящее время освѣщенъ исчерпывающимъ образомъ А, между тѣмъ, выяснить истинную его природу необходимо въ цѣляхъ наиболѣе раціональной борьбы съ нимъ.

Не претендуя сказать въ этой области что либо новое, мы лишь попытаемся суммировать здѣсь тѣ данныя, которыя проходили до сихъ поръ въ литературѣ по этому вопросу.

«Происхожденіе хунхузничества»,—пишетъ Д. Позднѣевъ: «надо относить къ тѣмъ отдаленнымъ временамъ, когда жителямъ Застѣннаго Китая было еще запрещено заселеніе Маньчжуріи и когда лишь нѣкоторые, гонимые злой нуждой, безсемейные смѣльчаки на собственный рискъ и страхъ рѣшались проникнуть въ этотъ заповѣдный край. Въ большинствѣ это были люди, или не поладившіе съ уголовнымъ закономъ и скрывающіеся отъ правосудія, или авантюристы, пускавшіеся въ поиски за жень-шенемъ и другими цѣлебными корнями растеній, но главнымъ образомъ они занимались добычей золота, что было въ то время запрещено подъ страхомъ смерти. Для промысловъ своихъ эти люди, въ большинствѣ подонки китайскаго населенія, соединялись въ осо-

*) См. Серебренниковъ «Сѣв. Маньчжурія».

**) Болѣе подробныя свѣдѣнія о современномъ состояніи дорогъ въ Маньчжуріи см «Сѣв. Маньчжурія и Кит. Вост. жел. дорога». Изд. экономич. бюро.

быя общества, не признававшія надъ собой ничьей власти, кромѣ своихъ выборныхъ старшинъ. Но далеко не всегда оправдывалась надежда этихъ людей на легкое обогащеніе. Мало того, весьма часто имъ не удавалось добыть себѣ даже насущнаго куска хлѣба и тогда они превращались постепенно въ разбойниковъ (хунъ-ху-цзы*) или хунхузовъ, наводившихъ ужасъ на мирное населеніе и державшихъ въ осадномъ положеніи иногда цѣлыя облости. Эти банды хунхузовъ захватывали и требовали выкупа за лицъ, принадлежавшихъ къ числу крупыхъ чиновниковъ или купцовъ, а иногда брали приступомъ цѣлые города, какъ въ 1866 году—Ньючжуанъ, а въ 1875 году—Дагушань. Въ 1874 году хунхузы сожгли часть Нингуты; въ 1885 году они произвели хитро задуманное нападеніе на городъ Бейтуаньлинцзы, который спасся только благодаря стойкости своихъ жителей. Въ гор. Баянсусу всѣ правительственныя учрежденія были дважды ограблены ими и выжжены. Мѣстныя власти нерѣдко оказывались безсильными противъ хунхузовъ и послѣдніе продолжали безчинствовать особенно въ отдаленныхъ отъ административныхъ центровъ мѣстахъ, несмотря на жестокія казни, совершаемыя надъ ними часто послѣ самаго поверхностнаго судебнаго разсмотрѣнія. Высылки значительныхъ военныхъ отрядовъ мало помогали дѣлу, и китайское правительство давно уже признало, что лишь насажденіе гражданственности, административнаго порядка, улучшеніе средствъ сообщенія и заселеніе пустынныхъ мѣстъ могутъ постепенно искоренить это вопіющее зло. Благодаря мѣропріятіямъ этого рода главная масса разбойниковъ въ концѣ минувшаго столѣтія перемѣстились изъ другихъ районовъ какъ разъ въ нашу Сѣв. Хейлунцзянскую провинцію, въ обширныхъ и пустынныхъ тогда пространствахъ которой они были сравнительно безопасны отъ преслѣдованія. Центромъ ихъ пребыванія являлись здѣсь такъ называемыя Черныя горы (Хэй-шань) къ сѣверу отъ Баянсусу, откуда они и предпринимали свои хищническія нападенія, появляясь то здѣсь то тамъ и часто почти прекращая торговое движеніе по р. Сунгари. Для защиты отъ нихъ каждый крестьянинъ обносилъ свою усадьбу прочной оградой, а богатые люди содержали цѣлые караулы изъ вольнонаемныхъ солдатъ. Правительство учреждало по дорогамъ пикеты и держало крупные отряды знаменныхъ войскъ съ цѣлью поимки разбойниковъ. Послѣдніе, между прочимъ, съ нѣкоторыхъ поръ стали нападать и на сосѣднія русскія владѣнія; напр., въ 1894 г. хунхузами былъ разграбленъ пос. Муравьевъ-Амурскій, конечная станція только что открытой тогда для движенія Южно-Уссурійской дороги. Такимъ образомъ, уже съ давнихъ поръ вопросъ о хунхузахъ представляетъ собою мѣстную

*) Рыжая борода.

злобу дня, и не только единичному путешественнику, но и всякому крупному предпріятію всегда приходилось серьезно съ этимъ считаться».

Появленіе русскихъ по многимъ причинамъ не сыграло рѣшительной роли въ борьбѣ съ хунхузами. Они существуютъ и дѣйствуютъ и посейчасъ, причемъ размахъ ихъ нападеній именно за послѣдніе годы даже усилился.

Изъ имѣющихся по этому вопросу современныхъ авторитетныхъ матеріаловъ видно, что въ настоящее время въ Сѣв. Маньчжуріи наблюдаются два типа хунхузовъ: бродячіе и осѣдлые. Первые собираются обыкновенно въ небольшія группы, очень разношерстныя по составу, большею частью плохо вооруженныя; въ своей дѣятельности они прибѣгаютъ къ грабежамъ съ убійствами и поджогами, а иногда и къ истязаніямъ своихъ жертвъ, какъ бы стремясь этимъ терроризовать мѣстныхъ жителей, въ чемъ и достигаютъ блестящихъ результатовъ. Мѣстное населеніе, не получающее защиты отъ законныхъ властей, настолько запугано, что стоитъ только одиночному хунхузу явиться въ селеніе и положить ружье поперекъ улицы, какъ никто не посмѣетъ даже и подумать уйти или не подчиниться его требованіямъ. Такимъ одиночнымъ хунхузомъ легко сдѣлаться всякому преступнику, стоитъ ему только уйти въ тайгу на 3—5 верстъ отъ населеннаго пункта и онъ уже находится въ полной безопасности отъ преслѣдованія властей; если же у него окажется ружье, то онъ при помощи его не только легко можетъ прокормить себя охотой, но и вполнѣ безнаказанно совершать налеты на населенные пункты и добывать все, въ чемъ нуждается. Постепенно такихъ бѣглецовъ собирается нѣсколько, къ нимъ присоединяются дезертировавшіе солдаты, а затѣмъ просто всѣ, кому по душѣ привольная жизнь и—бродячая шайка готова. Въ такомъ процессѣ образованія бродячихъ шаекъ хунхузовъ нѣкоторые изслѣдователи хотѣли видѣть аналогію съ отдаленнымъ прошлымъ нашего казачества. Едва ли это, однако, можно признать справедливымъ, такъ какъ въ массѣ русскихъ казаковъ всегда доминировалъ, какъ о томъ свидѣтельствуетъ исторія, государственный инстинктъ, повидимому, вполнѣ чуждый хунхузамъ. Шайки ихъ не имѣютъ опредѣленнаго мѣста жительства и бродятъ въ болѣе или менѣе значительномъ районѣ. Лѣтомъ они держатся то въ лѣсахъ, то въ фанзахъ-зимовьяхъ мѣстныхъ охотниковъ, причемъ ежедневно мѣняютъ мѣста. Зимой они уходятъ большею частью въ какія-либо потаенныя и трудно-доступныя мѣстности, расположенныя среди горъ и лѣсовъ, гдѣ заранѣе ими собираются запасы продовольствія и одежды и устраиваются жилища-логовища. Въ лѣтнее время надежнымъ ихъ союзникомъ является гаолянъ.

Очень хорошо знакомыя съ мѣстностью и весьма подвижныя шайки быстро на большія разстоянія мѣняютъ свои стоянки и могутъ легко проходить

тамъ, гдѣ, не зная хорошо всѣхъ тропинокъ, невозможно пройти и одиночнымъ людямъ.

Это дѣлаетъ хунхузовъ почти неуловимыми.

Очень часто зимой члены шаекъ расходятся по городамъ и деревнямъ, нанимаясь на работы съ тѣмъ, чтобы съ наступленіемъ весны вновь начать свою бродячую жизнь. Во избѣжаніе проникновенія ихъ въ города подъ видомъ домашней прислуги была въ свое время введена тщательная регистрація послѣдней и особая система паспортовъ (см. очеркъ дѣятельности полицейскаго надзора въ полосѣ отчужденія).

Совсѣмъ инымъ представляется второй, осѣдлый, типъ хунхузовъ.

Это сильныя, многочисленныя, довольно хорошо и однообразно вооруженныя, организованныя и дисциплинированныя группы со смѣлымъ и энергичнымъ атаманомъ во главѣ; у нихъ путемъ практики выработались особые пріемы поборовъ среди окрестнаго населенія, отъ котораго они никогда не встрѣчаютъ противодѣйствія своимъ требованіямъ. Вмѣсто открытаго грабежа они живутъ сборами, которыми облагаютъ всѣ земледѣльческія фанзы, ханшинные заводы и лавки своего района; извѣстную подать должны платить также п проходящіе черезъ данный районъ торговые обозы, а если въ этомъ районѣ протекаетъ судоходная рѣка, то и идущія съ грузомъ джонки.

Размѣры сборовъ обыкновенно согласуются съ платежною способностью данниковъ.

Нельзя сказать, чтобы эти группы хунхузовъ въ то же время не давали ничего отъ себя мѣстному населенію.

Обосновавшись въ данной мѣстности и живя на счетъ населенія, они уже однимъ своимъ присутствіемъ гарантировали, что другіе хунхузы не посмѣютъ явиться безнаказанно, и житель, уплатившій свой сборъ, можетъ чувствовать себя болѣе или менѣе безопасно отъ бродячихъ хунхузовъ, которые являются для населенія наиболѣе непріятными гостями.

Обжившаяся и окрѣпшая группа хунхузовъ иногда начинала считать выбранный ею районъ находящимися въ ея исключительномъ обладаніи и рѣшалась, даже съ оружіемъ въ рукахъ, защищать присвоенныя себѣ права.

Характерно отношеніе хунхузовъ къ Кит. Вост. ж. д. До послѣдняго времени они собственно на дорогу, станціи и поѣзда нападали очень рѣдко. Исключеніе представляли такіе случаи, какъ нападеніе въ ночь съ 29 на 30-е мая 1907 года на поселокъ при станціи Пограничной, когда былъ убитъ ротмистръ пограничной стражи Ивановъ и три нижнихъ чина. Въ томъ же году были, впрочемъ, еще нападенія хунхузовъ на станцію Мулинъ, Хайлинъ,

и Маньчжурію. По поводу всѣхъ этихъ случаевъ возникали крупныя пререканія о томъ, кому надлежитъ нести охрану поселковъ. Китайскія власти настаивали на вводѣ въ полосу отчужденія для этой цѣли своихъ войскъ, а русскія, ссылаясь на договоры, считали охрану полосы своимъ исключительнымъ правомъ.

Повидимому, однако, отъ нападенія на дорогу хунхузовъ удерживала не только наличность охраны, но и опредѣленный практическій взглядъ на вещи.

Вѣдь какъ бы хорошо ни была организована охрана, но взорвать полотно дороги или поджечь станціонныя зданія всегда возможно. Однако, хунхузы видимо сознавали, что мѣшать работѣ этой главной артеріи Сѣверной Маньчжуріи не слѣдуетъ. Замѣшательство на линіи разстроитъ налаженную жизнь русской колоніи, разоритъ концессіи и въ результатѣ ничего не дастъ хунхузамъ. Они предпочитали пользоваться грабежами лишь въ мѣру своихъ нуждъ и предъявляли требованія, главнымъ образомъ, къ разбросаннымъ въ тайгѣ лѣснымъ концессіонерамъ дороги сообразно ихъ достатку, не разоряя окончательно. Только въ случаѣ отказа весь промыселъ предавался огню, какъ бездоходный. И до самаго послѣдняго времени концессіонерамъ дороги, вплоть до крупнѣйшихъ, приходилось и приходится, несмотря на наличность военной охраны, вступать съ хунхузами въ опредѣленныя соглашенія и откупаться отъ нихъ деньгами и продуктами. Нечего и говорить, что суммы выкупа въ конечномъ счетѣ ложатся на дорогу въ видѣ накладного расхода при покупкѣ лѣсныхъ матеріаловъ.

За послѣдніе годы дѣятельность хунхузовъ, какъ сказано, неожиданно усилилась, при чемъ въ ихъ психологіи произошелъ, повидимому, какой то сдвигъ, такъ какъ посягательства свои они распространяютъ теперь уже не только на частное имущество и лѣсныя заготовки концессіонеровъ, но и на самую дорогу и ея персоналъ, чего раньше почти не наблюдалось.

Первымъ выдающимся въ этомъ отношеніи случаемъ былъ уводъ хунхузами помощника лѣсничаго Восточной вѣтви — техника Астапова. Случай этотъ остался безнаказаннымъ (Астаповъ былъ выкупленъ) и, учитывая это, хунхузы стали совершать систематическія нападенія на агентовъ дороги. Выдающимся по дерзости былъ захватъ ими въ плѣнъ цѣлой пріемочной дровяной комиссіи на вѣткѣ Маціохэ и требованіе за плѣнниковъ выкупа въ размѣрѣ 65 тысячъ руб. За послѣднее время имѣлъ мѣсто рядъ вооруженныхъ нападеній и обстрѣла хунхузами пассажирскихъ поѣздовъ съ попыткой остановить ихъ движеніе помощью петардъ, брошенныхъ на рельсы, или баррикадами изъ шпалъ. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ только хладнокровіе машинистовъ да бро-

нированныя стѣнки классныхъ вагоновъ спасали пассажировъ отъ неминуемой гибели или жестокаго плѣна. Дѣйствіями хунхузовъ за послѣдніе годы нанесенъ дорогѣ ущербъ въ суммѣ свыше 1,000,000 долларовъ.

Явленіе это приняло за послѣднее время настолько угрожающіе размѣры, что неоднократно служило предметомъ совмѣстнаго обсужденія Правленія О-ва съ представителями китайскаго командованія. 21 августа 1921 года была образована для этой цѣли особая смѣшанная комиссія.

Интересно, съ другой стороны, что наличность съ данныхъ поръ въ странѣ такого безпокойнаго и опаснаго элемента, какъ хунхузы, не исключала, повидимому, извѣстной патріархальности и довѣрія въ мѣстныхъ дѣловыхъ и торговыхъ отношеніяхъ, при чемъ въ кругъ этихъ сдѣлокъ и отношеній неизбѣжно вовлекались иногда и самые хунхузы.

Вотъ что по этому поводу сообщаетъ одинъ русскій путешественникъ-геологъ, изслѣдовавшій страну въ періодъ постройки нашей дороги —(1896 1899).

«Еще въ Благовѣщенскѣ, когда по поводу слуховъ о хунхузахъ Маньчжуріи приходилось бесѣдовать съ китайцами-коммерсантами, послѣдніе утверждали, что хунхузы для иностранцевъ (а мы въ то время были таковыми) не представляютъ опасности; китайскіе же коммерсанты обезпечиваютъ безопасность своихъ каравановъ страховкой въ особыхъ существующихъ для этого въ городахъ конторахъ, при чемъ въ этихъ случаяхъ къ охранѣ правительственныхъ войскъ прибѣгать не приходится

«Въ 1898 году»—разсказываетъ путешественникъ: «мнѣ пришлось проѣхать изъ Ашихэ въ Гиринъ въ составѣ небольшого каравана, состоявшаго изъ нѣсколькихъ каретокъ (ся-че-цзы), запряженныхъ мулами и груженыхъ относительно дорогими товарами. На разсвѣтѣ на дворѣ торговаго дома весь караванъ уже былъ на-готовѣ, къ каждой кареткѣ былъ придѣланъ флажокъ съ іероглифами фирмы и другой съ цвѣтами и іероглифами страхового общества; кромѣ того, отъ этого общества къ каравану присоединилось три вооруженныхъ всадника, видимо, не столько для охраны, сколько для почетнаго сопровожденія; присутствіе этихъ всадниковъ и наличность флажковъ обезпечивали отъ нападеній со стороны хунхузовъ, орудовавшихъ въ районѣ предстоявшаго намъ пути. Когда все было готово, караванъ двинулся по улицѣ къ городскимъ воротамъ, открытымъ передъ нами; по выѣздѣ за городъ караванъ остановился, мы простились съ провожавшими, наши конные проводники протрубили въ трубы, дали залпъ и мы двинулись въ путь».

Такова обстановка путешествій по Маньчжуріи того времени.

Въ сторонѣ отъ густо населенныхъ частей края, какъ среди селеній, такъ и внѣ ихъ, близъ болѣе оживленныхъ дорогъ значительныя торговыя фирмы огораживали свои дворы иногда довольно импозантными стѣнами съ бойницами и башнями; изъ этихъ бойницъ торчали заткнутыя красной тряпкой огромныя дула крѣпостныхъ ружей; такіе торговые замки охранялись наемнымъ гарнизономъ; въ случаѣ приближенія хунхузовъ окрестные жители сносили свой болѣе цѣнный скарбъ подъ защиту кладовыхъ и желѣзныхъ воротъ этихъ торговыхъ дворовъ.

Но, повидимому, до вооруженныхъ столкновеній дѣло доходило весьма рѣдко, такъ какъ въ то время отношенія между различными элементами населенія, не исключая и хунхузовъ, были довольно хорошо налажены внѣ какой-либо связи съ офиціальной администраціей, при чемъ честное отношеніе къ договорамъ и безопасность были вполнѣ обезпечены. Въ этомъ мнѣ пришлось лично убѣдиться на слѣдующемъ примѣрѣ: во время переѣзда моего изъ Полтавки въ Гиринъ встрѣтилась настоятельная необходимость сколько-нибудь облегчить нашихъ вьючныхъ муловъ, такъ какъ багажъ нашъ (образцы горныхъ породъ) все возрасталъ по мѣрѣ путешествія, а количество фуража уменьшалось; и вотъ во время одной изъ стоянокъ, уже по пути изъ Олю-со къ перевалу Джан-гуан-цай-линъ, насъ сталъ перегонять порожній караванъ вьючныхъ муловъ; мой переводчикъ, кантонецъ А-фу, предложилъ мнѣ сдать этому каравану излишній грузъ для доставки въ Гиринъ; на мой вопросъ, какая же гарантія того, что эти неизвѣстные люди, получивъ задатокъ, не бросятъ грузъ гдѣ нибудь въ пути, переводчикъ отвѣтилъ, что караванъ этотъ, видимо, принадлежитъ солидной фирмѣ и можно быть вполнѣ увѣреннымъ, что ни одна вещь не пропадетъ, такъ какъ фирма безусловно отвѣчаетъ за дѣйствія своихъ служащихъ, и что таковы китайскіе обычаи. Я рискнулъ сдать излишній грузъ подъ немудреную краткую расписку и, дѣйствительно, добравшись недѣли черезъ двѣ до Гирина, нашелъ все по указанному адресу и въ полномъ порядкѣ.

Впослѣдствіи я хорошо ознакомился съ той стройной системой взаимоотношеній, образчикъ которой только что приведенъ.

Система эта имѣетъ несомнѣнныя черты подобія съ существовавшимъ когда то въ древнемъ Римѣ институтомъ «патроната и кліентуры». Выражалось это въ слѣдующемъ: глава какого-нибудь союза или организаціи, напримѣръ, рода, семьи, фирмы, или просто лицо, управлявшее какой-либо работой или распоряжавшееся самостоятельнымъ дѣломъ и связанное матеріальными

или иными взаимоотношеніями съ окружающей средой, тѣмъ самымъ, во первыхъ, облекалось въ глазахъ этой среды извѣстнымъ довѣріемъ или кредитомъ, а, во вторыхъ, передъ той же средой оно являлось отвѣтственнымъ за всѣхъ подчиненныхъ ему въ томъ или иномъ отношеніи лицъ. Довѣріе и кредитъ, которымъ пользуется глава (патронъ), распространяется автоматически на всѣхъ находящихся отъ него въ зависимости лицъ (кліентовъ). Патронъ безусловно за нихъ отвѣтственъ, лицо же, стоящее внѣ круга этихъ отношеній—ничто. Съ нимъ не будутъ разговаривать въ случаѣ его желанія получить мѣсто, работу или порученіе, до тѣхъ поръ, пока онъ не представитъ поручительства патрона. Недобросовѣстный кліентъ исключался изъ сообщества и попадалъ въ положеніе парія.

Слѣдующіе примѣры поясняютъ только что высказанное. Какъ извѣстно, общей для Китая валютой былъ въ періодъ постройки дороги лишь вѣсъ серебра, лянъ (или та-эль), размѣнную же государственную монету представлялъ «чохъ», т. е мѣдная монета съ квадратной дыркой посрединѣ; кромѣ того, существовали выпускаемые частными фирмами «дяо», которые имѣли хожденіе лишь въ мѣстностяхъ, гдѣ соотвѣтствующая фирма пользовалась извѣстностью; дяо размѣнивался на 500 чоховъ, т. е. на такое количество мѣдныхъ монетъ, которое при себѣ имѣть было обременительно, возить же бумажные «дяо» неудобно, т. к. внѣ мѣста своего выпуска они принимались съ большимъ разборомъ (см. главу о валютѣ). Поэтому обычно путешествующіе возили съ собой лишь минимальныя суммы, необходимыя для путевыхъ расходовъ, остальныя деньги помѣщались въ какую либо изъ упомянутыхъ банкирскихъ конторъ. При покупкахъ достаточно было заявить свой адресъ и указать, что платитъ такая-то контора, послѣ чего покупка доставлялась на домъ съ помѣткой конторы объ уплатѣ денегъ по счету. Все это дѣлалось безъ какихъ либо письменныхъ заявленій, лишь періодически приходилось свѣрять свою расчетную книжку со счетомъ банкирской конторы. Однако, если бы вашъ служащій, не уплачивая денегъ, сослался бы на васъ, то стоимость купленнаго имъ была бы учтена въ вашей банкирской конторѣ и въ этомъ случаѣ нельзя было отказаться отъ учета, ссылаясь на то, что вашъ служащій злоупотребилъ вашимъ именемъ.

Благодаря описанной системѣ можно было также переводить деньги не только изъ города въ городъ, но и въ любое селеніе, гдѣ существовала бы какая нибудь торговая фирма, имѣвшая сношенія съ даннымъ городомъ; дѣлалось это при посредствѣ частныхъ банкирскихъ конторъ или торговыхъ фирмъ. Въ то время государственныхъ банковъ въ Китаѣ не существовало.

Хорошимъ показателемъ этой системы довѣрія могла служить также постановка въ Маньчжуріи того времени почтоваго дѣла. Государственной почты общаго пользованія не существовало, но имѣлись частныя почтовыя фирмы, бравшіяся за пересылку писемъ, денежныхъ и другихъ пакетовъ и посылокъ. Въ распоряженіи фирмъ имѣлось нѣкоторое количество почтовыхъ скороходовъ, которыхъ можно было, подъ гарантіею фирмъ, нанимать. Находясь въ Гиринѣ, мы наняли нѣсколько такихъ скороходовъ, и они въ теченіе 11 дней доставляли изъ Новокіевской русской почтовой конторы и обратно письма, денежные пакеты и небольшія посылки, доставляли всегда исправно и ни разу хунхузы ихъ не ограбили. Съ учрежденіемъ русской охранной стражи, на которую были, между прочимъ, возложены и почтовыя функціи, гарантировать цѣлость, особенно цѣнныхъ пакетовъ, стало уже труднѣе и нападенія хунхузовъ на почту замѣтно участились.

Возможно, что очерченныя здѣсь бытовыя отношенія еще не вездѣ въ глубинѣ Маньчжуріи умерли. При первомъ проникновеніи сюда иностранцевъ населеніе охотно распространяло на нихъ свое довѣріе и тѣ нормы отношеній, которыя царили вокругъ. Къ сожалѣнію, пришельцы не всегда оказывались на высотѣ такого патріархальнаго быта, который постепенно сталъ отходить въ область хорошихъ преданій».

За послѣднее время китайское правительство, какъ упомянуто, пришло къ выводу, что бороться съ такимъ зломъ, какъ хунхузничество, надлежитъ не только одними жестокими репрессіями, но и насажденіемъ въ обширныхъ областяхъ Маньчжуріи болѣе совершенной гражданственности.

Вопросъ этотъ пріобрѣлъ особо важное для Китая практическое значеніе, начиная со второй половины XIX вѣка, когда началась усиленная китайская эмиграція въ Маньчжурію подъ вліяніемъ такого стихійнаго фактора, какъ ростъ населенія внутренняго Китая.

Необходимо отмѣтить, что послѣ водворенія въ 1644 году въ Пекинѣ маньчжурская династія стремилась не допустить переселенія китайцевъ и корейцевъ въ свою страну, и Маньчжурія въ теченіе двухъ вѣковъ оставалась пустынной; подобно русской Сибири она служила въ нѣкоторыхъ случаяхъ лишь мѣстомъ ссылки неугодныхъ правительству людей. Кромѣ немногочисленныхъ коренныхъ маньчжуръ, здѣсь бродили лишь мелкія тунгусскія племена, да подъ вѣчной угрозой смерти жили тайно, въ глуши, самовольно пришедшіе сюда переселенцы—китайцы и корейцы.

Но со второй половины XIX столѣтія правительство почувствовало себя уже безсильнымъ въ борьбѣ съ эмиграціей и въ концѣ концовъ, въ 1878 году, санкціонировало ее, офиціально открывъ доступъ въ Маньчжурію переселенцамъ изъ другихъ провинцій Китая.

Долго китайскіе императоры-маньчжуры охраняли свою родину отъ китайской колонизаціи и лишь когда эта страна привлекла вниманіе Россіи, Японіи и другихъ государствъ, они начали усиленно заботиться о заселеніи китайцами трехъ восточныхъ провинцій.

Въ связи съ этимъ выяснилась необходимость коренного видоизмѣненія административнаго устройства страны. Пока Дай-цинская династія правила Китаемъ, Маньчжурія управлялась на совершенно особыхъ, отличныхъ отъ принятыхъ во всемъ государствѣ, началахъ. Судя по взаимоотношенію между этой областью и внутреннимъ Китаемъ, мѣстность эта разсматривалась скорѣе какъ собственность династіи, чѣмъ государства; по крайней мѣрѣ, сами императоры смотрѣли на нее какъ на свою вотчину, отводя обширные участки этой пустынной страны подъ свои парки и охоты. Послѣ паденія династіи администрація трехъ восточныхъ провинцій Маньчжуріи признала республиканскій строй.

Характерно, что еще съ 80-хъ годовъ, при императорахъ, мѣстная власть въ лицѣ генералъ-губернаторовъ Мень-Янъ (78 г.) и Сюй-ши-чена въ позднѣйшее время вмѣстѣ съ губернаторами гиринскимъ и хейлунцзянскимъ входила съ всеподданнѣйшими докладами о необходимости реорганизаціи управленія Маньчжуріей. Передъ нами два такихъ доклада, въ связи съ которыми въ 1907 г. была, между прочимъ, окончательно упразднена «знаменная» *) организація.

Доклады эти посвящены вопросу «о дополнительномъ установленіи и измѣненіи существующихъ уже китайскихъ административныхъ учрежденій въ Гиринской и Хейлунцзянской провинціяхъ, равно объ упраздненіи знаменныхъ должностей, каковыя мѣры необходимо принять вслѣдствіе обширности территоріи провинціи и затруднительности при существовавшихъ условіяхъ управленія ею и обезпеченія безопасности пограничныхъ земель».

Въ докладѣ, касающемся Гиринской провинціи, въ мотивахъ говорится:

«Гиринская провинція прилегаетъ къ Россіи и Кореѣ. Территорія ея обширна, но мало заселена и какъ бы сжата между двумя сильными сосѣдями. Разбой и грабежъ все усиливаются. Дѣла, касающіяся границъ, обороны ихъ,

*) Вся территорія Маньчжуріи имѣла воинскую организацію и дѣлилась на «знамена» — нѣчто подобное нашимъ казачьимъ войскамъ.

съ каждымъ днемъ пріобрѣтаютъ все большую важность. Принципы прежней совмѣстной маньчжурско-китайской администраціи не могутъ быть признаны совершенными. Во многихъ мѣстахъ на пространствѣ 1—2 тысячъ ли имѣется лишь одинъ представитель китайской власти.

Прежде земли не разрабатывались и административныхъ дѣло было немного. Поэтому всюду было спокойно. Со времени проведенія желѣзной дороги сношенія съ иностранцами все увеличиваются. Въ наиболѣе важныхъ пограничныхъ пунктахъ, равно въ мѣстахъ, прилегающихъ къ желѣзной дорогѣ, привлекающихъ наибольшее число китайскихъ поселенцевъ, администрація потеряла свой авторитетъ и не въ силахъ бороться съ интригами иностранцевъ и съ безчинствами все увеличивающихся скопищъ разбойниковъ. Такому положенію вещей не предвидится конца. Въ виду сего, если приняться за упорядоченіе внутренней администраціи и укрѣпленіе границъ, необходимо начать съ увеличенія числа китайскихъ административныхъ учрежденій, безъ чего усиленіе власти немыслимо».

Такова же приблизительно мотивировка доклада Сюй-ши-чана въ отношеніи Хейлунцзянской провинціи.

Тамъ говорится: «Хейлунцзянская провинція примыкаетъ на югѣ къ Гиринской и Мукденской провинціямъ, на западѣ къ Монголіи. Кромѣ того, провинція эта прилегаетъ къ владѣніямъ сосѣдняго государства. Пространство ея въ длину и въ ширину занимаетъ около 10,000 ли.

Въ царствованіе императора Канг-си подчинены были въ разное время солоны, орочены и др. племена. Народности эти по большей части занимаются охотой и скотоводствомъ и не имѣютъ постояннаго мѣстожительства, въ виду чего въ мѣстностяхъ, ими занимаемыхъ, поставлены были лишь караулы, раздѣленія же земель на уѣзды и т. п. произведено не было.

Въ царствованіе императора Сянь-фына неоднократно обсуждался вопросъ о заселеніи мѣстности Ху-лань и др. для обработки земель. Изъ внутреннихъ областей имперіи сюда переселяться стали китайцы, и мѣстность заполнилась деревнями, находящимися одна отъ другой на близкомъ разстояніи. Обстоятельства измѣнились и нельзя было относиться къ сему безразлично. Поэтому въ мѣстностяхъ Ху-лань и Суй-хуа установлены были должности гражданскихъ чиновниковъ. За послѣдніе годы для колонизаціи открыты были земли по сосѣдству съ провинціальной столицей и три монгольскихъ княжества и въ дополненіе къ учрежденнымъ уже двумъ округамъ—Ху-лань-тинъ и Суй-хуа-тинъ – появились новыя области, округа и уѣзды, всего въ 11 мѣстахъ. Цѣлью этихъ учрежденій являлось укрѣпленіе границъ и благополучіе населенія. Однако, административныхъ учрежденій въ провинціи все еще мало и можно

считать, что изъ десяти должностей пока заняты лишь двѣ—три. Мѣстности, въ которыхъ расположены города Айгунь, Хайларъ, Мэргэнь и Бутха, все еще не вошли въ административные районы. Между тѣмъ въ настоящее время Айгунь и Хайларъ открыты для торговли и сношеній съ иностранцами, пріобрѣтаютъ все большую важность, а земли, расположенныя около Мергеня и Бутхи, колонизуются уже въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ. Русская сторона Амура на протяженіи нѣсколькихъ тысячъ ли густо заселена, наша-же сторона представляетъ нетронутую пустыню, гдѣ нѣтъ *представителей власти, нѣтъ населенія и нѣтъ ничего.* Нетронутыя земли вызываютъ вожделѣнія чужихъ и вмѣстѣ съ тѣмъ являются убѣжищемъ для разбойниковъ. Поистинѣ нѣтъ другихъ способовъ для поддержанія собственнаго авторитета, кромѣ установленія на земляхъ административнаго раздѣленія на уѣзды и т. п.».

Такова нарисованная видными китайскими администраторами безпристрастная картина того состоянія Сѣверной Маньчжуріи, въ которомъ нашли ее русскіе инженеры, пришедшіе строить дорогу.

Въ 1907 году послѣдовала реорганизація мѣстнаго административнаго строя, выразившаяся въ упраздненіи должностей дзянь-дзюней путемъ переименованія ихъ въ военныхъ губернаторовъ, съ подчиненіемъ генералъ губернатору, имѣвшему пребывать попеременно въ Мукденѣ, Гиринѣ и Цицикарѣ.

Соотвѣтствующій указъ былъ обнародованъ 7/20 апрѣля 1907 года, при чемъ генералъ-губернаторомъ Маньчжуріи былъ назначенъ б. Министръ Внутреннихъ дѣлъ, Сюй Ши-чанъ *), губернаторами мукденскимъ Тан Шао-и, б. вице-президентъ Вай-у-бу (Министерство Иностранныхъ Дѣлъ), гиринскимъ—Чжу Цзя-бао и хейлунцзянскимъ Дуань Чжи-гуй **).

Эта реформа, совпавшая по времени съ періодомъ нѣкотораго упадка доброжелательства къ намъ со стороны Китая послѣ неудачно сложившейся для Россіи войны, была весьма сдержанно встрѣчена русскимъ правительствомъ, такъ какъ ею несомнѣнно нарушалось болѣе или менѣе привычное для насъ status quo въ Маньчжуріи. Цѣлью реформы было сообщеніе большей независимости и объединенности управленію Маньчжуріей.

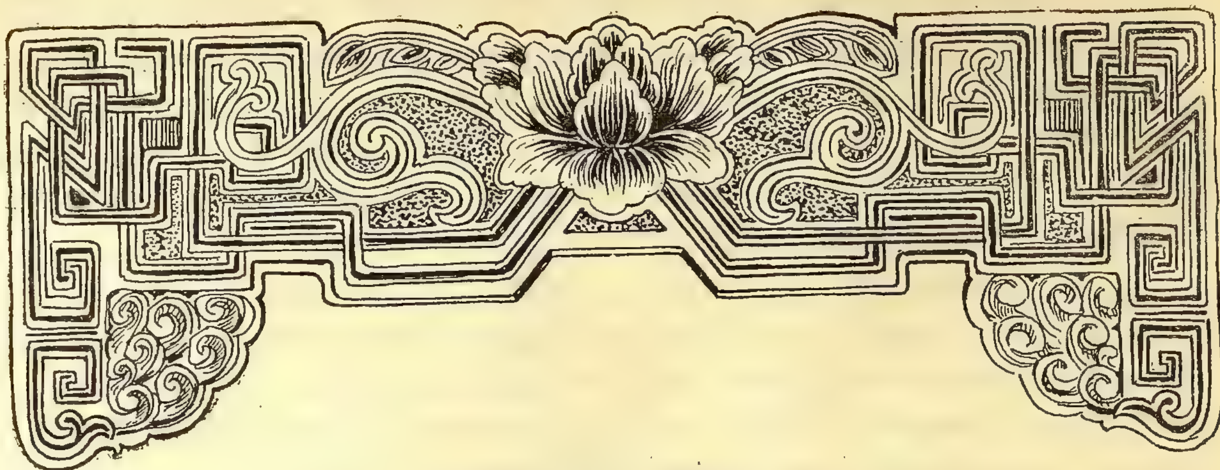
Въ 1912 году должность генералъ-губернатора была уничтожена, а въ 1916 г. во главѣ военнаго управленія провинціями были поставлены ду-цзюни.

Въ 1919 году въ Мукденѣ учреждена должность военнаго комиссара восточныхъ провинцій, вслѣдствіе чего центромъ мѣстнаго административнаго и военнаго управленія вновь сталъ Мукденъ.

*) Авторъ упомянутаго доклада.

**) Помощниками губернаторовъ состояли фу-ду-туны, а позднѣе (съ 1911 г.)—военные даотаи.

Въ настоящее время Хейлунцзянская провинція дѣлится на три даоинства, а Гиринская на четыре, полоса отчужденія К. В. ж. д. выдѣлена въ административномъ отношеніи въ «особый районъ трехъ восточныхъ провинцій», высшая административная власть въ которомъ принадлежитъ главноначальствующему гражданскою частью.



Глава XV.

Спеціальные договоры и соглашенія. Отчужденіе земель. Лѣсныя концессіи. Договоръ на разработку каменнаго угля.

Параллельно съ посильной ликвидаціей тяжелыхъ послѣдствій войны и приспособленіемъ дороги къ новымъ условіямъ транспорта на Владивостокъ шла дѣятельная работа администраціи К. В. ж. д. по разработкѣ цѣлаго ряда спеціальныхъ договоровъ и соглашеній съ китайскими властями по самымъ разнообразнымъ, жизненно важнымъ для дороги вопросамъ.

Границы отчужденія, лѣсныя концессіи, эксплоатація каменно-угольныхъ копей, почта, телеграфъ, таможни, порядокъ управленія полосой отчужденія и способы регулированія отношеній съ мѣстнымъ населеніемъ. Всѣ эти и многія другія стороны нашей жизни въ Маньчжуріи настоятельно требовали своего быстраго разрѣшенія.

Въ большинствѣ этихъ вопросовъ до войны удалось намѣтить лишь общіе контуры, создалось какъ бы фактическое modus vivendi, которое теперь надлежало юридически разработать въ формѣ точныхъ и опредѣленныхъ договоровъ.

Раньше другихъ, тотчасъ по прибытіи Строительнаго Управленія въ районъ работъ, возникъ вопросъ объ отчужденіи земель.

Для этой цѣли на имя инж. А. І. Юговича Правленіемъ Общества, согласно протокола отъ 29 марта 1897 г., за № 3, была выдана нижеслѣдующая довѣренность: «Милостивый Государь, Александръ Іосифовичъ. Правленіе О-ва К. В. ж. д., поручивъ Вамъ сооруженіе этой желѣзной дороги, симъ уполномочиваетъ Васъ пріобрѣтать потребныя для К. В. ж. д. земли и недвижимости, входя для того въ соглашенія съ владѣльцами и собственниками оныхъ, или прибѣгая къ отчужденію ихъ посредствомъ законной оцѣнки, возбуждать

朱慶瀾

東省鐵路護路軍總司令

東省特別區高級行政長官

Чжу Цин-лань,

Главнокомандующій войсками охраны К. В. ж. д. и Главноначальствующій Гражданской частью въ Особомъ районѣ Восточныхъ провинцій.

Chu Ching Lan,

Commander-in-Chief of Defense troops on the Chinese Eastern Railway, and Director General of Civil Administration in the Special Administration Area of the Three Eastern Provinces.

и вести могущія возникнуть по поводу и при производствѣ сооруженія дороги уголовныя и гражданскія дѣла въ мѣстахъ судебныхъ и административныхъ и т. д.».

Самое отчужденіе въ первоначальный періодъ постройки предполагалось производить лишь въ предѣлахъ строгой необходимости для чисто техническихъ нуждъ дороги; выполненіе этого скромнаго заданія почти не встрѣчало первое время затрудненій, такъ какъ китайскія власти, фудутуны, по указаніямъ свыше, сразу же установили опредѣленныя таксы по разрядамъ земель и опубликовали ихъ во всеобщее свѣдѣніе путемъ особыхъ объявленій; при этихъ условіяхъ отчужденіе получило характеръ безспорности. Такія незначительныя площади, не превышавшія на большихъ станціяхъ ста десятинъ, были отчуждены по Восточной и Южной линіямъ (въ Гиринской и Мукденской провинціяхъ), что же касается западной вѣтви, то въ малонаселенной части Цицикарской провинціи и степяхъ Монголіи земли занимались еще болѣе упрощеннымъ порядкомъ, иногда даже безъ предварительнаго увѣдомленія мѣстныхъ властей.

За единицу площади при отчужденіи принимался «шанъ», равный 1,550 кв. саж. Ширина полосы внѣ станціонныхъ поселковъ опредѣлена была въ 15 саж. съ одной стороны пути и 18 саж. съ другой. Подъ станціонные поселки земля отчуждалась въ мѣрѣ предполагаемой потребности.

Подъ Харбинъ отчуждено первоначально 5.656,03 дес. въ нѣсколькихъ отдѣльныхъ участкахъ, а въ 1902 году площадь отчужденія увеличена до 10.581,81 дес. и объединена сплошной границей.

Отчужденіемъ земель первоначально вѣдалъ особый Отдѣлъ Отчужденія, во главѣ котораго стоялъ кн. М. М. Хилковъ.

Отдѣлъ этотъ возникъ съ самаго начала постройки и просуществовалъ до 1912 года, когда отчужденіе земель для нуждъ дороги было закончено, а всѣ документы, планы, книги и дѣла переданы Земельному Отдѣлу.

Ходъ отчужденія весьма осложнялся существующимъ у китайцевъ культомъ могилъ, за которыя приходилось платить по особой расцѣнкѣ (въ среднемъ 13—15 руб. за могилу). Особенно рельефно это сказалось при трассисировкѣ линіи возлѣ Мукдена, который, дабы не были затронуты императорскія усыпальницы Маньчжурской династіи, долженъ былъ остаться по первоначальному проекту въ 20 верстахъ въ сторонѣ отъ линіи дороги и лишь послѣ боксерскаго возстанія при возстановленіи разрушенной мятежниками

линіи она была придвинута вплотную къ самому городу. За отчужденныя могилы въ окрестностяхъ Мукдена было выплачено Строительнымъ Управленіемъ свыше 150,000 руб. Платить приходилось отдѣльно за сносимыя фанзы, даже за деревья, которыя въ безлѣсныхъ районахъ Сѣверной Маньчжуріи по преимуществу искусственно насаждены и также составляютъ предметъ своего рода культа для владѣльцевъ участковъ, замѣняя собой искусственные памятники на могилахъ предковъ.

Нѣсколько особый характеръ носило отчужденіе земель у монголъ, по владѣніямъ которыхъ (кн. Дурбетъ и Сѣв. Горлоса) проходитъ на значительномъ разстояніи западный участокъ нашей дороги (отъ ст. Дуйциньшань до ст. Яньтуньтунь, около 200 верстъ *).

Расчеты за отчужденные участки съ монгольскими князьями первоначально производились дорогой непосредственно и, въ виду общественнаго, а не частновладѣльческаго характера этихъ земель, по весьма низкой расцѣнкѣ (даже по позднѣйшему договору 1904 года съ извѣстнымъ даотаемъ Джоумян'омъ земли, пріобрѣтенныя у монголъ, солонъ и др. кочевыхъ племенъ, должны были оплачиваться не свыше 5 руб. за шанъ безотносительно къ разряду земель).

Въ смыслѣ дешевизны мѣстныхъ земельныхъ расцѣнокъ того времени весьма характерно сдѣланное въ 1902 году племенемъ солонъ предложеніе Строительному Управленію купить у нихъ весь бассейнъ рѣки Ялъ отъ Хингана до впаденія р. Дессинхэ (около ст. Турчиха).

Собственно, предлагая эту баснословную сдѣлку, солоны не указывали даже точныхъ географическихъ предѣловъ продаваемой земли или ея количества, а предлагали просто продать за 10,000 руб. «столько шанъ, сколько будетъ снято дорогой на планѣ». Объясненіе свое это предложеніе имѣло въ страхѣ монголъ передъ китайской иммиграціей, при которой земли у нихъ нерѣдко отчуждались безвозмездно.

Управленіемъ былъ внесенъ солонамъ задатокъ въ суммѣ 4,000 рублей, и уже были командированы изъ Петербурга землемѣры и чиновники для разбивки на хутора солонскихъ земель, но въ концѣ концовъ по нѣкоторымъ основаніямъ отъ этой сдѣлки Управленіе дороги признало необходимымъ отказаться.

Въ 1902 году, во время пребыванія С. Ю. Витте въ Маньчжуріи, по цѣлому ряду мотивовъ культурнаго и коммерческаго характера (см. главу о дѣятельности Зем. Отдѣла) было признано цѣлесообразнымъ расширить размѣ-

*) Имѣются и другіе участки линіи, проходящіе по землямъ монголъ (южная линія).

達聶爾

自一八九七年二月一日任勘路辦事員旋辦理木植事宜兼總監工之代辦一九〇一年二月一日至一九一五年六月一日充任鐵路交涉全權代辦

Евгеній Васильевичъ Даніэль,

Агентъ для порученій съ 1 февраля 1897 года. Завѣдывающій отдѣлами: Отчужденія, Лѣсными операціями и Уполномоченный Главнаго Инженера, а затѣмъ Управляющаго дорогою для сношенія съ китайскими властями съ 1 февраля 1901 года по 1 іюня 1915 года.

E. V. Daniel,

Agent for Special Commissions from the 1-st February, 1897, Manager of the following Departments: of Lands Alienation, Timber operations, and Delegate of the Chief Engineer, and later of the General Manager of the Railway, for relations with Chinese Authorities, from the 1-st February 1901 to the 1-st June, 1915.

威勃爾

中東鐵路建築時駐紮吉林辦理木植之代辦暨鐵路第八段分段工程師任期自一千八百九十七年二月一日起至一千九百〇一年二月一日止又自一千九百〇四年至一千九百廿一年任船務處處長

Карлъ Юльевичъ Веберъ,

Завѣдывающій лѣсными операціями Строительнаго Управленія въ Гиринѣ и Начальникъ 8-го Строительнаго участка съ 1 февраля 1897 г. по 1-ое февраля 1901 года, Завѣдывающій Рѣчнымъ Судоходствомъ съ 28 октября 1904 г. по 1 октября 1921 года.

C. J. Weber,

Superintendant of timber operations of the Construction Administration in Kirin and Superintending Engineer of the 8-th Constructional Section from the 1-st February, 1897, to the 1-st February, 1901, Manager of River Navigation from the 28-th October 1904, to the 1-st October 1921.

ры отчужденія, доведя его на югѣ до 600 десятинъ, а на востокѣ и западѣ до 3,000 десятинъ для большихъ станцій.

Съ этого времени отчужденіе приняло характеръ пріобрѣтенія большихъ земельныхъ концессій по цѣнамъ, часто превышавшимъ утвержденныя китайскими властями таксы, при чемъ явилась необходимость предварительныхъ соглашеній съ мѣстными властями и населеніемъ. При этомъ, несмотря на всѣ принимаемыя Отдѣломъ отчужденія мѣры предосторожности, земельный вопросъ долгое время носилъ весьма неустойчивый и неопредѣленный характеръ. Возникало множество споровъ и нареканій, несмотря на то, что магистраль проходила по чрезвычайно малозаселенной Сѣв. Маньчжуріи, гдѣ преобладали казенныя земли. Сами китайскія власти обнаруживали значительную нервозность въ вопросѣ отчужденія и нерѣдко высказывались о чрезмѣрныхъ аппетитахъ строителей.

Первой попыткой положить конецъ этой неопредѣленности явилось заключеніе для Цицикарской провинціи нижеслѣдующаго договора, который мы приводимъ здѣсь текстуально:

«Для установленія опредѣленнаго порядка при отчужденіи земель въ Цицикарской провинціи для нуждъ Кит. Вост. ж. д. мы, нижеподписавшіеся, Предсѣдатель Цицикарскаго Тье-лу-цзяо-шэ-цзун-цзюй, Даотай Хунанской провинціи, Джоумянъ, (имѣющій чинъ, шарикъ и павлинье перо), и Уполномоченный Управляющаго Кит. Вост. ж. д., Даніэль, заключили нижеслѣдующій договоръ.

1. На каждой изъ станцій О-ва Кит. Вост. ж. д.: Затонъ (Харбинъ), Аньда, Цицикаръ, Чжаланьтунь, Бухэду, Хайларъ, Чжалайноръ, Копи Чжалайноръ и Маньчжурія должны отчудить не менѣе 8.350 китайскихъ шанъ; на каждой изъ станцій: Дуйциньшань, Маньгоу, Фуляэрди, Хурхура, Турчихэ, Няньцзышань, Чингисъханъ, Халасу, Баримъ, Ялу, Хинганъ, Иректэ, Унуръ, Мяньдухэ, Якеши, Чжаромтэ, Хаке, Угуноръ, Вань-гунь, Хорхонтэ и Цаганъ не менѣе 1.700 китайскихъ шанъ; на каждомъ изъ 63 разъѣздовъ и площадокъ не менѣе 850 кит. шанъ и на каждой изъ 890 верстъ западной линіи по 32 шана, всего на станціяхъ, разъѣздахъ должно быть отчуждено около 200,000 шанъ.

2. Всѣ земли, расположенныя въ Цицикарской провинціи и принадлежащія частнымъ владѣльцамъ, раздѣляются на три категоріи: б) земли обработанныя, б) удобныя необработанныя и в) мокрые луга.

3. За каждый отчужденный шанъ обработанной земли Общество Китайской Восточной желѣзной дороги уплачиваетъ ея владѣльцу: на ст. Затонъ 45 рублей, на станціяхъ Дуйциньшань, Цицикаръ и Фуляэрди по 30 рублей и на станціяхъ Янтуньтунь и Хурхура по 25 р, за каждый шанъ удобной, но необработанной частно-владѣльческой земли Общество Китайской Восточной желѣзной дороги уплачиваетъ ея владѣльцу: на ст. Затонъ 20 рублей, на ст. Дуйциньшань, Цицикаръ и Фуляэрди по 15 рублей и на ст. Яньтуньтунь и Хурхура по 12 р., за каждый шанъ

частновладѣльческаго мокраго луга Общество К. В. ж. д. уплачиваетъ владѣльцу: на ст. Затонъ 10 р., на ст. Дуйциньшань, Цицикаръ и Фуляэрди по 7 руб. и на ст. Яньтуньтунь и Хурхура по 6 руб.; неудобныя земли уступаются Обществу К. В. ж. д. безплатно. Если въ составѣ земель на станціяхъ Затонъ, Дуйциньшань, Яньтуньтунь, Цицикаръ, Фуляэрди и Хурхура окажется земля общественная, то за таковую землю О-во К. В. ж. д. уплачиваетъ за каждый шанъ земли безъ различія разрядовъ по 5 руб. Точно также за всѣ земли частныя и общественныя на всѣхъ остальныхъ станціяхъ и разъѣздахъ О-во К. В. ж. д. уплачиваетъ за каждый шанъ безъ различія разрядовъ по 5 руб.

4. Землемѣрами Отдѣла Отчужденія Управленія К. В. ж. д. производится съемка плановъ въ общей межѣ по каждой станціи отдѣльно, а также дѣлаются выдѣлы земель по ихъ качеству. Разверстка же земель по владѣльцамъ и составленіе купчихъ крѣпостей по отдѣльнымъ владѣніямъ производится распоряженіемъ китайскихъ властей помощью ихъ землемѣровъ и чиновниковъ. По окончаніи всѣхъ формальностей по отчужденію одинъ экземпляръ плана представляется Цзянь-цзюню черезъ Тьелу-цзяо-шэ-цзун-цзюй.

5. Уплата Обществомъ К. В. ж. д. за земли ихъ владѣльцамъ производится въ присутствіи спеціально назначеннаго для сего китайскаго чиновника Цицикарскаго Тьелу-цзяо-шэ-цзун-цзюй, который въ каждой купчей крѣпости прикладываетъ печать Тьелу-цзяо-шэ-цзун-цзюй, удостовѣряющую правильность обмѣра, уплаты и всей сдѣлки вообще.

6. Всѣ земли—общественныя, невоздѣланныя, принадлежащія монголамъ, маньчжурамъ, солонамъ и другимъ какимъ либо племенамъ, снимаются на планъ тѣмъ же порядкомъ, что и частновладѣльческія, но и на нихъ составляются особые акты и, по скрѣпленіи этихъ актовъ печатью, земли эти оплачиваются въ размѣрѣ пяти рублей за каждый шанъ безъ различія разрядовъ земли.

7. Если Обществу К. В. ж. д. встрѣтится необходимость сдѣлать добавочное пріобрѣтеніе земель путемъ непосредственнаго соглашенія съ князьями монгольскими или маньчжурскими, солонскими и другихъ племенъ Начальниками, цѣна за каждый шанъ можетъ быть иная, чѣмъ указанная въ пунктѣ шестомъ.

8. Вышеизложенные пункты относительно цѣнъ и количества отчужденія сходны съ условіями на отчужденіе земель по Гиринской провинціи, но съ нѣкоторыми измѣненіями. Руководствуясь основаніями, изложенными въ пунктахъ 1, 2, 3 и 6 сего договора, Хейлунцзянское Тьелу-цзяо-шэ-цзун-цзюй издаетъ постановленія и разъясненія жителямъ для безпрепятственнаго и миролюбиваго окончанія расчетовъ и вообще всѣхъ дѣлъ, касающихся отчужденія земель, между жителями и Китайской Восточной ж. д.

9. За находящіяся въ полосѣ отчужденія строенія и могилы будетъ уплачено отдѣльно по оцѣнкѣ.

李家鏊 在哈爾濱曾任吉林交涉局總辦濱江道尹兼交涉員東省特別區高等審判廳廳長現任特別區行政長官公署高等顧問

Ли Цзя-ао,

Занималъ въ Харбинѣ послѣдовательно должности: Предсѣдателя Главнаго Гириньскаго Бюро, Биньцзянскаго Даоиня и Комиссара по Иностраннымъ Дѣламъ, Предсѣдателя Судебной Палаты Особаго района Восточныхъ провинцій. Нынѣ состоитъ въ должности Совѣтника Управленія Главноначальствующаго Гражданской части въ означенномъ районѣ.

Li Chia Ao,

Occupied the following positions in Harbin: President of the Chief Kirin Diplomatic Bureau, Taoyin of Pintsiang and Commissioner for Foreign Affairs, President of the Appeal Court of the Special Administration Area of the Three Eastern Provinces. Actually is Adviser to the Administration of the Director General for Civil Affairs of the above Area.

10. Если вдоль линіи протекаетъ судоходная рѣка, то переходъ отчужденіемъ на другой берегъ можетъ быть сдѣланъ лишь по особому на каждый разъ соглашенію О-ва К. В. ж. д. съ представителями китайской власти.

11. Общество желѣзной дороги разрѣшаетъ владѣльцамъ и торговцамъ отчужденныхъ строеній продолжать жить въ прежнихъ постройкахъ въ теченіе трехъ лѣтъ послѣ оплаты ихъ, но съ условіемъ, что если въ теченіе этого времени окажется необходимымъ для нуждъ дороги снести какое либо строеніе, то владѣлецъ таковаго строенія обязанъ сдѣлать это по первому требованію Управленія дороги.

12. Общество желѣзной дороги должно обозначить границу отчужденной площади канавами, столбами или другими знаками.

Марта 10 дня 1904 г. (7 числа 1 луны 30-го года) Подл. подп.: Предсѣдатель Цицикарскаго Тьелу-цзяо-шэ-цзун-цзюй, Даотай Хунанской провинціи (подпись по китайски). Уполномоченный Управляющаго К. В. ж. д. Е. Даніэль, Помощникъ Завѣдывающаго Отдѣломъ отчужденія земель Л. Любинъ.»

При заключеніи этого въ общемъ выгоднаго для насъ договора со стороны китайскихъ властей выступилъ Даотай Хунанской провинціи Джоумянъ, въ высшей степени колоритная и интересная фигура китайскаго администратора, съ первыхъ же шаговъ совмѣстной дѣятельности отнесшагося весьма благопріятно къ русскимъ и во многомъ оказавшаго полезное содѣйствіе. Къ сожалѣнію темная исторія убійства хунхузами въ октябрѣ 1904 г. подполковника Генеральнаго Штаба Богданова и недоброжелательство прочихъ китайскихъ властей набросили на Джоумяна нѣкоторую тѣнь и вынудили его покинуть Цицикарскую провинцію. Однако его полезная дѣятельность даетъ намъ право въ дальнѣйшемъ изложеніи еще не разъ коснуться этого во всякомъ случаѣ незауряднаго китайскаго чиновника.

Достаточно сказать, что центральныя китайскія власти сочли въ концѣ концовъ Джоумяна человѣкомъ, жертвующимъ интересами Китая ради Россіи, и можетъ быть отчасти въ связи съ этимъ не хотѣли утвердить заключеннаго имъ въ 1904 г. договора по отчужденію земель.

Послѣ весьма длительной переписки лишь въ 1907 г. получили, наконецъ, утвержденіе въ Пекинѣ нынѣ дѣйствующіе договоры по Хэйлунцзянской и Гиринской провинціямъ.

По существу договоры эти тождественны между собой, различаясь лишь расцѣнкою и размѣрами участковъ. Кромѣ того, въ договорѣ по Хэйлунцзянской провинціи въ § 13 спеціально оговорено, что договоръ съ Джоумяномъ отнынѣ признается недѣйствительнымъ. Текстъ этихъ договоровъ, ввиду ихъ важности, приведенъ полностью въ приложеніяхъ (см. приложеніе № 12).

Всего въ силу означенныхъ договоровъ до настоящаго времени (къ 1-му января 1922 г.) отчуждено 105.570,22 дес., распредѣленіе которыхъ видно изъ нижеслѣдующей прилагаемой справки:

СПРАВКА

о количествѣ отчужденныхъ и эксплоатируемыхъ земель Обществомъ Кит. Вост. жел. дор.

I. Общая площадь отчужденія.

1) По Западной линіи (исключая Затонъ) . . .	68.067,06 д.	
2) По Восточной линіи (исключая Харбинъ) . . .	20.133,97 д.	
3) По Южной линіи	6.206,97 д.	
		94.408,00 д.
4) При Харбинѣ:		
а) на правомъ берегу рѣки Сунгари ст. Харбинъ	5,701,21 д.	
б) на лѣвомъ берегу рѣки Сунгари (Затонъ)	5,401,01 д.	
		11.102,22 д.
	Всего . .	105.510,22 д.

Изъ этого количества земли занято собственно линіей дороги и желѣзнодорожными сооруженіями (по свѣдѣніямъ 1914 г.)	22.439,23 д.
Остается свободныхъ отъ указанныхъ сооруженій	83.070,99 д.
Изъ коихъ неудобныхъ земель	28.506,50 д.
» » пригодныхъ для эксплоатаціи	54.564.49 д.

II. Распредѣленіе эксплоатируемыхъ земель при ХАРБИНѢ.

Изъ числа отчужденныхъ при Харбинѣ	11.102,22 д.
1) занято линіей дороги и желѣзнодорожными сооруженіями	2.021,64 д.
2) неудобныхъ земель	4.556,47 д.
3) удобныхъ для эксплоатаціи	4.524,11 д.

Изъ этой послѣдней площади эксплоатируется:

А. На правахъ долгосрочной аренды:

1) подъ усадебные участки	328.58 д.	
2) подъ фабрично-заводскіе участки	67,00 д.	

Б. На правахъ краткосрочной аренды:

1) подъ усадебные участки	9,41 д.	
2) подъ пахотныя земли	1.700,00 д.	
3) подъ сѣнокосы и выгоны	295,00 д.	
4) подъ сельско-хозяйственныя предпріятія: заимки, садовод. и пр.	320,93 д.	
5) подъ зимовья	2,32 д.	
6) подъ склады	47,08 д.	
7) подъ заводы	50,21 д.	
8) подъ разныя предпріятія	11,00 д.	
9) передано Обществ. Самоуправленія	86,87 д.	108,27 д.
10) сдано общ. организ. и учрежд.	21,40 д.	
		2.544,22 д.
Всего. .		2.939,81 д.

III. Распредѣленіе эксплоатируемыхъ земель.

По линіи дороги:

Изъ числа отчужденныхъ по линіи дороги	94.408,00 д.	
1) занято линіей дороги и желѣзнодорожными сооруженіями	20.417,59 д.	
2) неудобныхъ земель	23.950,03 д.	
3) удобныхъ для эксплоатаціи	50.040,38 д.	
		94.408,00 д.

Изъ этой послѣдней площади эксплоатируется:

А. На правахъ долгосрочной аренды:

1) подъ усадебные участки	287,30 д.	
2) подъ фабрично-заводскія и др. торгово-промышленныя предпріятія	10,24 д.	
		297,54 д.

Б. На правахъ краткосрочной аренды:

1) Подъ усадьбы	2.975,20 д.	
2) Подъ фабрично-заводскія и др. торгово-промышл. предпріятія	1.328,70 д.	
3) Подъ сельско-хозяйственныя предпріятія . . .		
а) по-годично	6.737,55 д.	
б) на срокъ отъ 3-хъ и болѣе лѣтъ	3.897,40 д.	
4) Передано Общест. Самоуправленію	23,13	
5) Сдано общест. организ. и учрежд.	2,75	
		14.964,75 д.
Всего . .		15.262,27 д.

А всего эксплоатируется по Харбину и линіи дороги . . . . 18.202,08 д.

Результаты коммерческой эксплоатаціи земель выразились въ слѣдующихъ цифрахъ:

	По краткосрочной арендѣ:	По долгосрочной арендѣ:
Съ 1902 по 1904 г. включительно	60.388,00	1.684.183,50
Съ 1905 по 1914 г.	1,954 371,10	1.253.529,81
Въ 1914 г.	207.750,99	133.313,50
» 1915 г.	266.856,80	173.873.28
» 1916 г.	301.734,66	482.263,96
» 1917 г.	355.853,56	789.236.37
» 1918 г.	526.848,12	2.833.466,93
» 1919 г.	1.878.404,55	38.025.597,85
» 1920 г.	376.753,77	291.445,77
» 1921 г. по 1 іюня	219.133,78	27.458,18
Итого .	6.148,095,33	45.694.369,15

Приведенная справка составлена Земельнымъ Отдѣломъ Управленія дороги, къ которому съ 1904 г. перешли функціи по эксплоатаціи земель упомянутаго выше отдѣла отчужденій. Послѣдній закончилъ свою работу къ 1912 году, когда и былъ ликвидированъ; отвѣтственныя функціи начальника его съ 1901 года выполнялись Е. В. Даніэлемъ, который состоялъ въ то же время завѣдывающимъ Отдѣломъ Сношеній Управленія дороги съ китайскими властями, организованнымъ въ 1901 году въ качествѣ самостоятельной наравнѣ съ другими службой.

Подробнѣе о земельномъ хозяйствѣ дороги говорится въ одной изъ послѣдующихъ главъ, въ описаніи многосложныхъ задачъ Земельнаго отдѣла и его значенія и мѣста въ общей схемѣ органовъ Управленія дороги.

Слѣдующимъ немаловажнымъ вопросомъ, озабочивавшимъ Управленіе дороги съ самыхъ первыхъ его шаговъ, было обезпеченіе дороги лѣсными матеріалами и топливомъ, какъ дровянымъ, такъ и минеральнымъ.

Въ частности, необходимость для дороги имѣть собственныя концессіи, которыя при нуждѣ могли бы снабжать ее дешевымъ строительнымъ матеріаломъ и топливомъ, ощущалась уже съ самаго начала, и еще Строительное Управленіе вошло въ соглашеніе съ китайскими властями о предоставленіи ему права заготовлять для нуждъ дороги лѣсные матеріалы въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ Маньчжуріи съ уплатой китайской казнѣ 8% стоимости заготовленнаго лѣса*).

Въ 1903 году Эксплоатаціонное Управленіе начало переговоры о пріобрѣтеніи постоянныхъ лѣсныхъ концессій вблизи линіи желѣзной дороги, и въ 1904 году по Цицикарской провинціи договоръ объ этомъ былъ подписанъ мѣстными властями (Джоумянъ), а по Гиринской отправленъ на разсмотрѣніе Пекинскаго правительства.

Неудачная война наша съ Японіей, однако, не только помѣшала утвержденію гиринскаго проекта, но и способствовала опротестованію уже заключеннаго договора по Цицикарской провинціи, подобно тому, какъ это имѣло мѣсто въ вопросѣ отчужденія.

Такимъ образомъ, дѣло затянулось до 1907 года, когда Управленію дороги удалось наконецъ заключить два договора на эксплоатацію лѣсныхъ участковъ въ Гиринской и Хейлунцзянской (Цицикарской) провинціяхъ. Однако къ этому времени ближайшіе къ линіи, наиболѣе цѣнные и удобнѣйшіе участки были уже розданы въ китайскія руки.

По условіямъ означенныхъ договоровъ (см. прил. № 13), изъ которыхъ хейлунцзянскій подписанъ со стороны китайцевъ даотаемъ Сун-сяо-ляномъ (будущимъ Предсѣдателемъ Правленія Кит. Вост. ж. д. съ 1920 г.), а также дополнительнаго соглашенія отъ 18 іюля 1912 года съ даотаемъ Ли-хун-мо (см. прилож. № 14), Китайское Правительство обязалось предоставить Управленію дороги для эксплоатаціи слѣдующіе лѣсные участки:

Въ Хейлунцзянской провинціи: 1. Участокъ близъ разъѣзда 384 версты (западная линія), въ долинѣ р. Хориголъ (на Большомъ Хинганѣ) площадью 300 кв. кит. ли, или около 75 кв. верстъ.

---

*) См. кн. Ивашкевича «Маньчжурскій лѣсъ».

2. Участокъ близъ станціи Баримъ, въ долинѣ р. Бѣлой (на Большомъ Хинганѣ), площадью также около 300 кв. ли.

3. Участокъ по р. Цалинхе (лѣвый притокъ р. Сунгари, впадающій въ нее въ 224 верстахъ ниже Харбина, вблизи устья рѣки), площадью 1,750 кв. ли или около 500 кв. верстъ.

Въ Гиринской провинціи: 1. Участки близъ станціи Шитоухэцзы и Гаолинцзы Восточной линіи, общею площадью около 680 кв. верстъ, и

2. Участокъ близъ ст. Имяньпо, площадью около 160 кв. верстъ.

По упомянутому выше дополнительному соглашенію 1912 года отведенные первоначально въ Хейлунцзянской провинціи участки по р. Хориголъ и при ст. Баримъ, въ виду ихъ полной непригодности и удаленности, были замѣнены двумя новыми, что обозначено въ §§ 1 и 2 дополнительнаго соглашенія такъ:

«§ 1. Хейлунцзянская администрація предоставляетъ Обществу Кит. Вост. ж. д., согласно его просьбы, взамѣнъ отведенныхъ ему ранѣе по п. 1 договора двухъ лѣсныхъ концессій: а) въ мѣстности Хориголъ и б) по рѣкѣ Бѣлой, близъ ст. Баримъ, одну лѣсную концессію, расположенную на югъ отъ хребта Большого Хингана, по западному берегу рѣки Чолъ, между притоками его Бага-Иральда и сѣв. берегомъ Утумухтэ, площадью не свыше 1,500 квадратн. кит. ли.

§ 2. Взамѣнъ предоставленной ранѣе по договору О-ву Кит. Вост. жел. дор. третьей лѣсной концессіи, расположенной по бассейну р. Цайлинхе и имѣющей протяженіемъ вверхъ по теченію рѣки—50 кит. ли, вправо отъ названной рѣки—20 кит. ли и влѣво отъ нея—15 кит. ли, Хейлунцзянская администрація предоставляетъ Обществу, согласно его просьбы, лѣсную концессію по р. Падаохе, находящуюся на разстояніи приблизительно 150 кит. ли отъ устья р. Цайлинхе, впадающей въ р. Сунгари съ сѣверной ея стороны. Границы этой концессіи: на югѣ отъ мѣста сліянія р. Падаохе и Цайлинхе, на востокѣ водораздѣлъ между рѣками Тунбейсы и Падаохэ и на западъ водораздѣлъ между верховьями рѣкъ Цайлинхе и Хейсингоухе; сѣверная граница будетъ опредѣлена при съемкѣ съ такимъ разсчетомъ, чтобы общая площадь лѣсной концессіи не превышала концессіи, отведенной по прежнему договору, т. е. 1,750 кит. ли.

Въ виду отдаленности отъ желѣзнодорожной линіи большей части лѣсной площади полученныхъ концессій дорога, нуждавшаяся въ весьма значительномъ количествѣ лѣсныхъ матеріаловъ, неминуемо должна была за ними все же обращаться къ частнымъ концессіонерамъ; производство же заготовокъ хозяйственнымъ путемъ въ отведенныхъ дорогѣ концессіяхъ сопряжено

было съ милліонными затратами на прокладку къ нимъ лѣсныхъ желѣзнодорожныхъ подъѣздныхъ вѣтвей на десятки верстъ и на оборудованіе зданіями, лѣсовозочными дорогами и всѣмъ необходимымъ снабженіемъ, что осуществить возможно было только постепенно, по частямъ. Такое положеніе вещей сохранилось въ извѣстной степени и понынѣ, т. к. оборудовать и ввести въ эксплоатацію удалось пока лишь одну треть лѣсной площади Восточной концессіи

Въ среднемъ Китайская Восточная желѣзная дорога потребляетъ ежегодно около 180,000 куб. саж. круглаго лѣса въ видѣ дровъ, 150,000 куб. саж. бревенъ разныхъ размѣровъ, досокъ, брусьевъ и шпалъ. Требованія дороги по отношенію къ качеству лѣсного матеріала очень высоки. Эта потребность удовлетворяется, помимо хозяйственныхъ заготовокъ, какъ сказано выше, главнымъ образомъ путемъ предварительнаго заказа лѣсопромышленникамъ и, лишь въ малой степени, наличной покупкой.

Лѣсъ принимается дорогой на концессіяхъ вблизи отъ мѣста заготовки (на лѣсныхъ вѣткахъ), грузится и перевозится къ расходнымъ пунктамъ дорогой за свой счетъ.

Благодаря описанной системѣ пользованія матеріалами лѣсного хозяйства въ районѣ дороги пышно расцвѣли такія крупныя лѣсоэксплоатаціонныя предпріятія, какъ частныя концессіи Скидельскаго, Ковальскаго, Шевченко, Бр. Поповыхъ и др., что явилось съ одной стороны весьма желательнымъ видомъ поддержки въ новомъ краѣ русской крупной промышленности, хотя, съ другой стороны, конечно, привело дорогу къ неминуемымъ переплатамъ крупнымъ поставщикамъ.

Нераціональность такой системы лѣсного хозяйства сознавалась дорогой уже давно и ею не разъ предпринимались шаги къ использованію въ мѣрѣ возможности собственныхъ, хотя бы и не вполнѣ удовлетворительныхъ, концессій, предоставленныхъ ей упомянутыми выше договорами.

Въ связи съ этимъ еще въ 1908 году Управленіе дороги предоставило инженерамъ Губанову и Фриду право заготовлять лѣсные матеріалы на желѣзнодорожной Восточной лѣсной концессіи (въ Гиринской провинціи) для нуждъ дороги. Заготовки эти оказались, однако, также невыгодными и Управленіе отъ нихъ отказалось. Тогда же было рѣшено приступить къ тщательной таксаціи собственныхъ желѣзнодорожныхъ концессій, чтобы, зная точно имѣющійся въ нихъ запасъ лѣса, тѣмъ вѣрнѣе вліять на цѣны поставляемой дорогѣ частными концессіонерами въ огромномъ количествѣ древесины.

Въ 1910 году было приступлено къ проведенію квартальныхъ просѣкъ, образующихъ правильную сѣть, каковыя просѣки сослужили свою службу въ качествѣ опорныхъ линій при послѣдующей съемкѣ.

Въ 1911 году была начата подробная таксація Восточной концессіи, причемъ сначала предполагалось сдать это дѣло Петроградскому Земельно-Техническому и Лѣсо-Строительному Товариществу за цѣну 85 коп. съ десятины съ топографической съемкой. Однако, въ дальнѣйшемъ, въ виду непріемлемости нѣкоторыхъ условій, выставленныхъ упомянутымъ товариществомъ, Управленіе дороги предпочло произвести эти работы хозяйственнымъ способомъ.

Работы начались 7 августа 1911 года, при чемъ главное руководство ими было поручено ученому лѣсоводу (лѣсничему Земельнаго Отдѣла Управленія дороги) Б. Ивашкевичу. Изъ составлннной имъ въ результатѣ почти трехълѣтней работы и изданной Земельнымъ отдѣломъ въ 1914 году интересной книги «Маньчжурскій лѣсъ» мы заимствуемъ частью приводимыя свѣдѣнія по настоящему вопросу.

Вотъ, между прочимъ, въ какихъ часто Майнридовскихъ тонахъ обрисовывается г. Ивашкевичемъ картина работъ лѣсоустроительной экспедиціи:

«Условія жизни работника въ тайгѣ въ обстановкѣ, полной неудобствъ и опасностей для жизни и здоровья, также заслуживаютъ вниманія. Не говоря о цѣлыхъ тучахъ насѣкомыхъ: днемъ слѣпней, ночью мошекъ, не говоря о клещахъ, которые послѣ часа ходьбы по лѣсу впитываются въ тѣло цѣлыми десятками, причиняя невыносимый зудъ, о необходимости жить въ страшной сырости, спать въ ѣдкомъ дыму, потому что иначе мошкара доведетъ до изступленія, не говоря о возможныхъ встрѣчахъ со страшнымъ королемъ тайги—тигромъ и ея двуногими обитателями—хунхузами, обо всѣхъ этихъ опасностяхъ, лишеніяхъ и неудобствахъ—даже питаться приходится кое какъ. Поселеній въ тайгѣ нѣтъ, мяса съ собой брать нельзя, охотиться некогда, да дичи и не особенно много, приходится ограничиваться саломъ, сквернымъ хлѣбомъ, картофелемъ, въ лучшемъ случаѣ рыбой, а иногда только прѣсными китайскими лепешками. Нерѣдко случается, что рабочій, посланный на станцію за провизіей, запьянствуетъ тамъ или вьюкъ съ провизіей при переправѣ утонетъ въ рѣкѣ, тогда всей партіи приходится сидѣть два-три дня голодомъ. Въ 1913 году былъ случай, когда три партіи были совершенно отрѣзаны наводненіемъ отъ сообщенія съ внѣшнимъ міромъ и въ теченіе пяти дней питались только чернымъ хлѣбомъ и водой».

Окончательный расходъ на лѣсоустройство выразился тогда въ крупной суммѣ — 106.905 руб. 33 коп., что составило въ среднемъ по 1 р. 25 коп. съ десятины площади обслѣдованнаго района.

Работы лѣсоустроительной партіи Ивашкевича закончились къ 1 іюля 1914 года, при чемъ за это время произведены были съемка, таксація и лѣсоустройство дачъ Шитоухэцзы, Гаолинцзы и Тигровой, которыя въ административномъ отношеніи объединены въ «Восточную Лѣсную Концессію».

Матеріалъ таксацій и обслѣдованія концессіи былъ разработанъ не только въ отношеніи установленія данныхъ для плана хозяйства, но и съ чисто описательной стороны, для ознакомленія съ главными особенностями чрезвычайно своеобразныхъ лѣсовъ Маньчжуріи.

Въ 1915 году подъ руководствомъ ученаго лѣсовода М. К. Гордѣева лѣсоустроительныя работы были открыты въ Западной Лѣсной концессіи «Чолъ». Здѣсь онѣ продолжались и весь 1916 годъ.

Производство работъ на концессіи «Чолъ» было сопряжено съ еще большими затрудненіями нежели на Восточной концессіи благодаря отдаленности на 70 съ лишнимъ верстъ отъ линіи желѣзной дороги и селеній.

Затрудненіе съ продовольствованіемъ партіи, состоявшей изъ десяти техниковъ и свыше ста рабочихъ, удалось преодолѣть благодаря налаженному въ самой тайгѣ хлѣбопеченію, а мясо было уведено въ лѣсъ живымъ и быки кололись на мѣстѣ работъ по мѣрѣ надобности. Большимъ подспорьемъ для передачи продуктовъ и передвиженія по тайгѣ служилъ вьючный обозъ лѣсоустроительной партіи въ 12 лошадей. Стоимость работъ, несмотря на значительное удорожаніе въ эти годы рабочихъ рукъ, составила 1 р. 39 коп. съ десятины, т.-е. близкую къ стоимости работъ довоеннаго времени.

Въ 1917 году работы по лѣсоустройству съ тѣмъ же завѣдывающимъ лѣсоустроительной партіей, М. К. Гордѣевымъ, перешли на третью—«Сунгарійскую» концессію дороги, расположенную въ верховьяхъ р. Цайлинхэ и состоящую изъ дачи того же названія.

Всѣ лѣсныя концессіи К. В. ж. д. отмежеваны пограничными просѣками, тщательно обслѣдованы, пройдены топографической съемкой и протаксированы. Лѣсная площадь раздѣлена внутренней сѣтью просѣкъ на кварталы и составлены планы хозяйства, предусматривающіе возможно интенсивное пользованіе лѣсомъ при условіи сохраненія его основного запаса.

Обслѣдованія показали, что концессіи дороги заключаютъ въ себѣ слѣдующее количество главныхъ лѣсныхъ матеріаловъ:

Названіе концессій.	Наименованіе и количество матеріаловъ.			Площадь концессій.	
	Бревенъ шт.	Шпалъ шт.	Дровъ к. с.	Подъ лѣсъ.	Общая.
Восточная	2591000	6350000	1539000	78321	85370
Западная	3264000	3658000	506000	56284	73265
Сунгарійская	832000	2079000	500000	27725	31595
Всего	6687000	12087000	2545000	162330	190230

На основаніи этихъ цифъ и примѣнительно къ годичному приросту лѣса нормальный ежегодный отпускъ по концессіямъ былъ назначенъ въ размѣрѣ:

Названіе концессій.	Нормальный ежегодный отпускъ.		
	Бревенъ шт.	Шпалъ шт.	Дровъ куб. саж.
Восточная	30300	68200	13100
Западная	65000	85000	11800
Сунгарійская	40000	100000	20000
Всего	135300	253200	44900

Планы хозяйства предусматривали, въ случаѣ временнаго увеличенія потребности дороги въ лѣсныхъ матеріалахъ, усиленный отпускъ ихъ съ тѣмъ,

чтобы по наступленіи нормальнаго положенія отпускъ этотъ компенсировался уменьшеніемъ рубки въ рядъ слѣдующихъ лѣтъ.

Съ окончаніемъ лѣсоустройства Восточной концессіи было приступлено къ оборудованію и подготовкѣ къ эксплоатаціи наиболѣе удобно расположенной и доступной дачи Шитоухэцзы. Какъ предварительныя работы по оборудованію концессій, такъ и самая разработка лѣса была поручена Управленіемъ дороги Земельному Отдѣлу, при которомъ для этихъ работъ создано спеціальное Отдѣленіе Лѣсныхъ Концессій съ самостоятельными смѣтными заданіями и штатомъ, какъ центральнаго управленія, такъ и на мѣстахъ. Дѣятельность Отдѣленія Лѣсныхъ Концессій протекаетъ подъ руководствомъ Начальника Земельнаго Отдѣла, а непосредственное завѣдываніе Отдѣленіемъ лежитъ на Лѣсничемъ Отдѣла, агентѣ съ высшимъ спеціальнымъ образованіемъ. На эксплоатируемой концессіи для непосредственнаго производства работъ находится Лѣсничій концессіи, также агентъ съ высшимъ лѣснымъ образованіемъ, и штатъ около 80—90 служащихъ въ составѣ техниковъ, десятниковъ, лѣсообъѣздчиковъ, лѣсниковъ и постоянныхъ рабочихъ, не считая большого числа временныхъ и поденныхъ рабочихъ, нанимавшихся по мѣрѣ развитія работъ. Неэксплоатируемыя концессіи охраняются черезъ лѣсныхъ смотрителей съ небольшимъ штатомъ лѣсниковъ. Первоначально на каждой концессіи было построено по два дома для лѣсной стражи и воинской охраны.

Постепенно, съ развитіемъ работъ, оборудованіе пополнялось и въ настоящее время въ дачѣ Шитоухэцзы имѣются: широко-колейная желѣзнодорожная вѣтка протяженіемъ на 28 верстъ, два тупика къ ней общею длиною 12 верстъ и цѣлая сѣть грунтовыхъ лѣсовозныхъ дорогъ. Администрація концессіи и лѣсная стража сгруппированы при станціи Шитоухэцзы и на 15, 23 и 28 верстахъ вѣтки, гдѣ построены жилые дома, помѣщенія для воинскихъ частей, несущихъ охрану концессіи, склады, бани, службы и проч.

На концессіяхъ «Чолъ» и «Цалинхэ» имѣются пока только усадьбы, «кордоны», гдѣ живетъ лѣсная стража.

Начатая въ 1916—1917 году эксплоатація дачи Шитоухэцзы только первые два года велась съ точнымъ соблюденіемъ плана хозяйства. Въ слѣдующіе годы, когда послѣдствія міровой войны стали ощущаться на Дальнемъ Востокѣ, цѣны на лѣсъ, особенно строевой и подѣлочный, стали быстро возрастать и на рынкѣ временами наблюдался ихъ недостатокъ.

Для поставки дорогѣ нужнаго количества лѣсныхъ матеріаловъ пришлось отступить отъ плана хозяйства и значительно увеличить ихъ ежегодный отпускъ изъ дачи. Такимъ образомъ обстоитъ дѣло до настоящаго времени.

Лѣсныя заготовки на Восточной лѣсной концессіи производятся полухозяйственнымъ способомъ: Земельный Отдѣлъ, минуя крупныхъ подрядчиковъ, отводитъ лѣсосѣки и сдаетъ работы рядчикамъ, которые подъ непосредственнымъ и постояннымъ надзоромъ и руководствомъ администраціи Отдѣленія Лѣсныхъ Концессій производятъ заготовки. Заготовленный и принятый отъ рядчиковъ матеріалъ Земельный Отдѣлъ сдаетъ и отправляетъ службамъ-потребительницамъ.

Несмотря на ограниченные размѣры, результаты эксплоатаціи одной только дачи Шитоухэцзы въ значительной части удовлетворяли спросъ дороги на лѣсные матеріалы, особенно бревна, регулировали цѣны частныхъ поставщиковъ, не давая возможности увеличивать ихъ до спекулятивныхъ размѣровъ, и ежегодно приносили многочисленныя сбереженія сравнительно съ цѣнами рынка.

Такъ, въ 1916/17 году Земельный Отдѣлъ поставлялъ бревна по 3,92 за аршино-вершокъ противъ 8,4 коп. частныхъ поставщиковъ, шпалы по 50,29 коп. противъ 70 коп. за штуку и дрова по 14,03 руб. противъ 19 р. куб. саж.

Въ 1917/18 году соотвѣтственныя цѣны были: 4,14 коп. противъ 11 коп., 68,9 коп. противъ 1 р. 33 коп. и 18 р. 01 коп. противъ 28 р. 33 коп.

Въ слѣдующемъ 1918/19 операціонномъ году Земельный Отдѣлъ ставилъ бревна по 6 коп. за аршино-вершокъ, тогда какъ подрядчики дороги получали по 10 коп., шпалы по 67,57 коп. вмѣсто 2 р. 10 коп. и дрова по 13 р. 94 коп. вмѣсто 65 р. за куб. саж.

Въ 1919/20 году цѣны поставщиковъ на бревна повысились до 20 коп. за аршино-вершокъ, между тѣмъ какъ Земельный Отдѣлъ фактуровалъ ихъ по 8,40 коп., шпалы поставщиковъ оставались въ прошлогодней цѣнѣ 2 руб. 10 коп. за шт. противъ 1 руб. 25 коп. Земельнаго Отдѣла и дрова 48 руб. 10 коп. противъ 26 р. 58 коп., назначенныхъ Земельнымъ Отдѣломъ.

Наконецъ, въ 1920/21 году цѣны Земельнаго Отдѣла были за аршино-вершокъ: бревна 12,65 коп., за шпалу 1 р. 59 коп. и за куб. саж. дровъ 19 р., тогда какъ поставщикамъ платили 18 коп., 2 руб. и 45 руб.

Количество, цѣны и стоимость главныхъ лѣсныхъ матеріаловъ, поставленныхъ Отдѣленіемъ лѣсныхъ концессій Земельнаго Отдѣла, сведены по годамъ въ слѣдующей таблицѣ:

			Наименованіе заготовленныхъ матеріаловъ.		
			ДРОВА. (куб. саж.)	ШПАЛЫ. (шт.)	БРЕВНА. (шт.) цѣны за арш.-вершокъ).
ПО ОТЧЕТАМЪ	За 1916/17 г.	Количество.	3.337,92	18,940	6,794
		Цѣна единицы. Зем. Отд.	14,03	0,5029	0,0392
		Цѣна единицы. Частн. пост.	19,00	0,70	0,084
	За 1917/18 г.	Количество.	5,003	19,259	14,643
		Цѣна единицы. Зем. Отд.	18,01	0,689	0,0414
		Цѣна единицы. Частн. пост.	28,33	1,3333	0,1111
	За 1918/19 г.	Количество.	10,209	75,847	14,475
		Цѣна единицы. Зем. Отд.	13,94	0,6757	0,06
		Цѣна единицы. Частн. пост.	65,00	2,10	0,10
	За 1919/20 г.	Количество.	17,047	49,241	24,844
		Цѣна единицы. Зем. Отд.	26,58	1,25	0,084
		Цѣна единицы. Частн. пост.	48,10	2,10	0,20
	За 1920/21 г.	Количество.	25,219	149,436	46,338
		Цѣна единицы. Зем. Отд.	19,00	1,59	0,1265
		Цѣна единицы. Частн. пост.	45,00	2,00	0,18
По предвар. свѣд. на 1/VI—1922 г.	За 1921/22 г.	Количество.	11,006	69,626	53,681
		Цѣна единицы. Зем. Отд.	17,00	1,14	0,0975
		Цѣна единицы. Частн. пост.	25,00	1,25	0,10

Таблица эта даетъ возможность подсчитать тѣ сбереженія, которыя получены дорогой за послѣдніе годы отъ собственныхъ концессій.

Операціонные годы.	Стоимость поставленныхъ Земельнымъ Отдѣломъ матеріаловъ.	Стоимость ихъ по цѣнамъ поставщиковъ дороги.	Размѣръ сбереженій, достигнутыхъ на поставкахъ.	Примѣчаніе.
1916—17 г.	77.962,42	120.403,49	42.441,07	
1917—18 г.	159.824,23	307.838,33	148.014,10	
1918—19 г.	243.310,55	920.633,20	677.322,65	
1919—20 г.	642.343,48	1.220.335,44	577.991,96	
1920—21 г.	1.062.606,85	2.072.321,61	1.009.714,76	
ВСЕГО . . .	2.186.047,53	4.641.532,07	2.455.484,54	

Хотя весьма существенная сторона дѣятельности Отдѣленія Лѣсныхъ Концессій—регулированіе цѣнъ поставщиковъ дороги, несмотря на всю ея несомнѣнность не можетъ подлежать даже самому приблизительному учету, тѣмъ не менѣе итогъ послѣдней таблицы, какъ показатель непосредственныхъ сбереженій, достигаемыхъ дорогой собственнымъ лѣснымъ хозяйствомъ, свидѣтельствуетъ о цѣлесообразности предпринятаго дорогою шага въ отношеніи обезпеченія собственными лѣсными концессіями и организаціи въ нихъ самостоятельныхъ лѣсныхъ заготовокъ.

Весьма насущнымъ вопросомъ для дороги явилось съ первыхъ же дней снабженіе ея подвижного состава минеральнымъ топливомъ. Вопросъ этотъ имѣетъ также свою сложную и продолжительную исторію, въ которой дорогѣ пришлось встрѣтить тренія не только со стороны китайскихъ властей, но и натолкнуться на недоброжелательство и даже прямое противодѣйствіе иностранцевъ, въ частности, англичанъ, конкурировавшихъ съ нами въ пріобрѣтеніи каменноугольныхъ копей въ Южной Маньчжуріи.

Тренія эти возникали несмотря на то, что еще при самомъ подписаніи основного договора Русско-Китайскій Банкъ заручился отъ Сюй Дзинь-чена, тогда посла въ Берлинѣ, слѣдующимъ письмомъ отъ 8 сентября 1896 года: «Милостивые Государи, при обсужденіи § 6 подписаннаго сегодня контракта Вы обратили мое вниманіе на вопросъ объ углѣ. Я принялъ къ свѣдѣнію тѣ замѣчанія, которыя Вы мнѣ сдѣлали по этому поводу, и не премину представить Цзунь-ли-ямыню докладъ по сему предмету, подчеркнувъ важность предоставленія О-ву наиболѣе благопріятныхъ условій для эксплоатаціи угольныхъ

копей, которыя могли бы находиться близъ линіи К. В. ж. д. Примите Милостивые Государи увѣренія въ совершенномъ моемъ почтеніи. Сюй. Берлинъ 8 сентября 1896 г.».

Правленіе Общества еще въ самомъ началѣ своей дѣятельности, предвидя заранѣе потребность будущей Кит. Вост. жел. дороги въ ископаемомъ топливѣ для паровозовъ и пароходовъ, протоколомъ своимъ отъ 11-го февраля 1897 г. за № 17 постановило пригласить горнаго инженера Э. Э. Аннерта на правахъ и обязанностяхъ Начальника участка по сооруженію дороги, непосредственно подвѣдомственнаго Главному Инженеру, для производства изысканій ископаемаго топлива въ Маньчжуріи въ районѣ будущей дороги, въ частности, въ районѣ р. Сунгари, въ предѣлахъ плаванія джонокъ и судовъ и въ разстояніи отъ рѣки не свыше 15 верстъ.

Подробному описанію этой экспедиціи, какъ равно и общей постановки угольнаго и горнаго дѣла въ полосѣ отчужденія за весь истекшій періодъ посвящается въ настоящемъ обзорѣ особая глава, составленіе которой любезно принялъ на себя лично г. Аннертъ, донынѣ не порвавшій своихъ связей съ Сѣверной Маньчжуріей и К. В. ж. д.

Здѣсь же необходимо коснуться лишь чисто формальной постановки угольнаго вопроса и исторіи относящихся къ нему переговоровъ.

Въ этомъ отношеніи весьма характерна обширная переписка, сохранившаяся въ Пекинскомъ отдѣлѣ Правленія. Изъ нея видно, что какъ это ни странно, но въ такомъ, казалось бы, некрупномъ вопросѣ, какъ въ угольные переговоры К. В. ж. д. съ мѣстными властями, вовлекались непосредственно съ одной стороны русское Министерство Иностранныхъ дѣлъ и нашъ посланникъ въ Пекинѣ, а со стороны китайцевъ самъ Ли Хун-чжанъ и Цзун-ли-ямынь. Переговоры эти, сопровождавшіеся цѣлымъ рядомъ осложненій и препятствій, не безъ участія недоброжелательныхъ къ намъ иностранцевъ, заняли собой весь обширный періодъ 1898—1907 гг. И лишь въ этомъ послѣднемъ счастливомъ для насъ 1907 году удалось, наконецъ, заключить общіе нормальные договоры на эксплоатацію угольныхъ копей, какъ въ Гиринской, такъ и въ Хэйлунцзянской провинціяхъ.

Между тѣмъ, происшедшая въ этотъ исключительно трудный для дороги періодъ русско-японская война потребовала отъ К. В. ж. д. громадныхъ расходовъ топлива, такъ какъ до войны дорога пользовалась въ значительной степени японскимъ углемъ.

Въ главѣ XI-ой настоящаго обзора, посвященной описанію роли К. В. ж. д. въ періодъ русско-японской войны, приведены тѣ героическія усилія, которыя пришлось приложить тогда Управленію дороги для обезпеченія ея углемъ.

По счастью, самый районъ, по которому проходитъ К. В. ж. д., оказался исключительно богатъ въ отношеніи ископаемыхъ.

Въ своей дѣятельности, направленной къ урегулированію угольнаго вопроса, Управленіе дороги дѣйствовало лишь въ развитіе общаго положенія концессіоннаго договора 1896 года и дополнительнаго договора 1898 года на сооруженіе южной вѣтви, 4-я статья котораго гласитъ: «Въ странѣ, обслуживаемой сооружаемой желѣзнодорожной линіей, Обществу разрѣшается разработка каменнаго угля, необходимаго для сооруженія и эксплоатаціи линіи, съ уплатою извѣстной цѣны, сообразно съ вѣсомъ добываемаго угля. Эта цѣна имѣетъ быть установлена Главнымъ Инженеромъ или его представителемъ по соглашенію съ мѣстными китайскими властями и не должна превышать цѣны, уплачиваемой въ данной мѣстности другими лицами за право эксплоатаціи угля».

Для возможности наглядно судить о характерѣ встрѣченныхъ дорогой въ этой области треній и препятствій остановимся на нѣкоторыхъ находящихся въ упомянутой перепискѣ спеціальныхъ донесеніяхъ по этому поводу изъ Пекина со стороны гг. Покотилова и Позднѣева на имя Товарища Предсѣдателя Правленія О-ва, Э. К. Циглера.

1) Письмо Позднѣева—Циглеру въ январѣ 1899 года.

Милостивый Государь,
Эмилій Карловичъ.

Телеграммою отъ 28-го минувшаго декабря Инженеръ Гиршманъ увѣдомилъ меня о своемъ прибытіи въ Мукденъ съ главной цѣлью получить въ окончательной формѣ разрѣшеніе на разработку каменнаго угля, какъ это было условлено во время его перваго пріѣзда въ Мукденъ въ концѣ минувшаго лѣта, когда мукденскій Цзяньцзюнь письменно обѣщалъ предоставить ему право разработки каменнаго угля на условіи уплаты 5% со стоимости добытаго угля и около 17 лянъ съ каждой шахты.

Тогда же было условлено, чтобы договоръ въ окончательной формѣ былъ заключенъ позднѣе, по выясненіи положенія дѣла на мѣстѣ эксплоатаціи угля. Нынѣ, по сообщенію Ф. О. Гиршмана, для разработки угля намѣчены два мѣста: 1) въ Ва-Фандянѣ, около 70-ти верстъ къ сѣверу отъ Да-Лянь-ваня и 2) близъ Янтая, въ 20 верстахъ сѣвернѣе Ляо-яна.

Въ вопросѣ о разработкѣ этихъ мѣстъ существенно важнымъ пунктомъ является сведеніе счетовъ съ тѣми промышленниками, которые заняли эти мѣста раньше. Въ Ва-Фан-дянѣ, по словамъ Ф. О. Гиршмана, такихъ конкурентовъ не имѣется. Въ Янтаѣ же часть пригодныхъ для эксплоатаціи земель занята разными мелкими

промышленниками. По слухамъ, среди нихъ находятся тѣ самые два англичанина, съ которыми у насъ было столько хлопотъ при отчужденіи земель въ Ин-коу и которые нынѣ работаютъ въ Янтаѣ черезъ подставныхъ лицъ—китайцевъ. Правильной разработки угля въ Янтаѣ никто не производитъ, а земли, занятыя подъ участки, государственныя.

Въ видахъ устраненія нежелательныхъ конкурентовъ Ф. О. Гиршманъ обратился къ Цзянь-цзюню, указывая на малый доходъ государству, происходящій отъ въ высшей степени неправильнаго, хищническаго способа разработки залежей.

Мукденскій Цзянь-цзюнь въ отвѣтъ на ходатайства нашего инженера обѣщалъ командировать въ Янтай спеціальнаго чиновника для выясненія правъ нынѣшнихъ промышленниковъ, такъ такъ, по имѣющимся въ Мукденѣ свѣдѣніямъ, они всѣ работаютъ совершенно самовольно.

По словамъ Ф. О. Гиршмана, общее отношеніе къ намъ Цзянь-цзюня сочувственное, но, повидимому, онъ опасается вмѣшательства англичанъ и осложненій съ ними.

2) То же отъ 14 марта 1899 года.

Милостивый Государь,

Эмилій Карловичъ!

Телеграммою отъ 3/15 сего января инженеръ Ф. О. Гиршманъ увѣдомилъ меня о слѣдующемъ составленномъ имъ проектѣ договора съ мукденскимъ Цзянь-цзюнемъ на разработку каменнаго угля.

«Общество Китайской Восточной желѣзной дороги получаетъ отъ мукденскаго Цзянь-цзюня право на открытіе въ извѣстныхъ мѣстахъ работъ съ цѣлью добыванія каменнаго угля. Для сего китайскія власти отводятъ, по указанію нашему, въ наше исключительное пользованіе въ каждомъ мѣстѣ участокъ земли длиною по линіи 60 ли, шириною 40; на этой площади никто другой не имѣетъ права добывать каменнаго угля и вообще производить горнозаводскія работы, причемъ китайское правительство обязуется въ случаѣ заявленія о нарушеніи кѣмъ-либо такого нашего права принять немедленно мѣры къ удаленію нарушителей. Земли для шахтъ, заводовъ и всякаго рода построекъ отчуждаются въ этихъ участкахъ на тѣхъ же основаніяхъ, какъ для желѣзной дороги. Мы получаемъ право строить вѣтви къ шахтамъ и будемъ платить 5% стоимости каменнаго угля на шахтѣ и около 17½ ланъ съ каждой шахты въ сроки по особому дополнительному соглашенію, какъ о томъ было письменно установлено во время 1-го пріѣзда г. Гиршмана въ Мукденъ».

Г. Гиршманъ просилъ меня для ускоренія дѣла сдѣлать представленіе въ Цзунли-ямынь о соотвѣтственномъ предписаніи мукденскому Цзянь-цзюню.

Будучи увѣренъ, что при возбужденіи дѣла въ Цзунъ-ли-ямынѣ послѣдній началъ бы наводить справки о всѣхъ подробностяхъ договора и могъ бы весьма затянуть дѣло, я отвѣчалъ г. Гиршману, что полагаю наиболѣе выгоднымъ окончить

дѣло съ мукденскимъ Цзянь-цзюнемъ на мѣстѣ, при чемъ указалъ инженеру Гиршману на желательность сравненія его договора съ договоромъ г. Аннерта въ Гиринѣ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, однако, въ видахъ ускоренія дѣла, я не преминулъ, по соглашенію съ Сюй Цзинь-ченомъ, обратиться въ Цзун-ли-ямынь съ просьбою общаго характера объ отправленіи мукденскому Цзянь-цзюню телеграммы о желательности скорѣйшаго окончанія дѣла о каменномъ углѣ въ Вафандянѣ, Янтаѣ и другихъ мѣстахъ Шэнцзинской провинціи.

Просьба моя была Цзун-ли-ямынемъ уважена, и отправленная послѣднимъ телеграмма, повидимому, возымѣла надлежащее дѣйствіе, такъ какъ 10/22 сего января я получилъ телеграмму Ф. О. Гиршмана, въ которой сообщается, что разрѣшеніе на работы въ Вафандянѣ ему уже дано, разрѣшеніе же на эксплоатацію угля въ Янтаѣ онъ имѣетъ получить отъ мукденскаго Цзянь-цзюня послѣ переговоровъ на мѣстѣ съ владѣльцами различныхъ участковъ. Рѣшеніе Цзянь-цзюня по проекту договора имѣетъ быть доставлено г. Гиршману позднѣе. Въ случаѣ несогласія владѣльцевъ участковъ отказаться отъ своего права на разработку, Ф. О. Гиршманъ будетъ просить Цзянь-цзюня отвести для нашего исключительнаго права эксплоатаціи все пока работами незанятое пространство. По словамъ нашего инженера, работы въ Вафандянѣ уже начались и виды на результаты эксплоатаціи угля весьма хорошіе.

Въ той же телеграммѣ Ф. О. Гиршманъ просилъ меня объ оказаніи ему содѣйствія въ разрѣшеніи вопроса о Янтаѣ. Но такъ какъ до выясненія дѣла о владѣльцахъ участковъ въ этомъ пунктѣ какія бы то ни было мѣры представляются преждевременными, то, по соглашенію съ Сюй Цзинь-ченомъ, я рѣшилъ ожидать отъ Ф. О. Гиршмана извѣстій по этому вопросу.

3) То же отъ 27 мая 1899 года.

Милостивый Государь,

Эмилій Карловичъ!

Въ дополненіе къ предшествовавшимъ донесеніямъ моимъ по вопросу о разработкѣ каменнаго угля въ Шенцзинской провинціи имѣю честь доложить нижеслѣдующее:

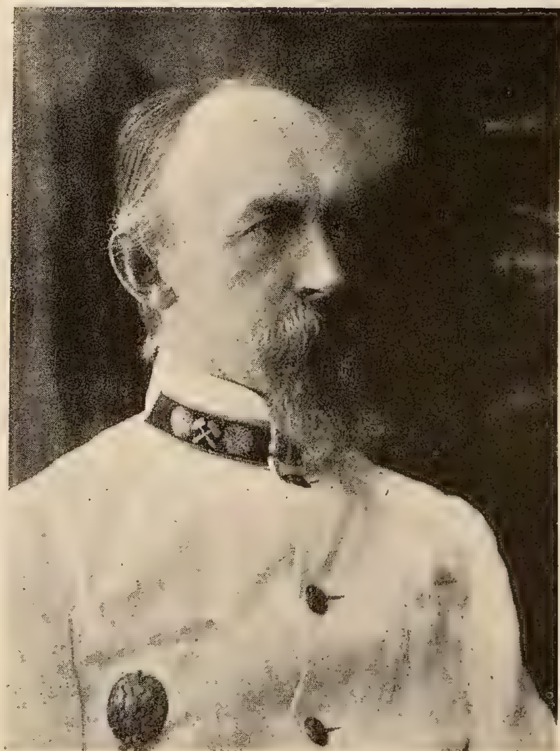
Послѣ полученія разрѣшенія разработки угля въ Вафандянѣ инженеръ Гиршманъ очень долго не имѣлъ отвѣта относительно Янтая.

Между тѣмъ, до него и до меня начали доходить свѣдѣнія объ образованіи въ Инкоу англійской компаніи, во главѣ которой негласнымъ образомъ стоитъ англійскій консулъ, съ цѣлью полученія права эксплоатаціи угля близъ Ляояна и въ Тѣлинѣ.

Становилось также извѣстнымъ, что подставные китайцы этой компаніи уже разрабатываютъ уголь близъ Ляояна, постепенно захватывая въ свои руки все большій и большій районъ.

О семъ мною немедленно же было доложено Сюй Цзинь-чену и по совѣту послѣдняго я отъ 19 февраля отправилъ прошеніе въ Цзунъ-ли-ямынь, о каковомъ

阿聶爾特　中東鐵路起首探勘滿洲沿線各種礦苗之工程師



Эдуардъ Эдуардовичъ Анертъ,

Горный инженеръ. Съ 1897 года произвелъ для К. В. ж. д. рядъ изслѣдованій въ Маньчжуріи по розыску каменнаго угля и другихъ ископаемыхъ.

E. E. Anert,

Mining Engineer, from the year 1897 carried out a number of prospectings for the Chinese Eastern Railway in Manchuria, for coal and other mineral deposits.

прошеніи, а равно и объ отвѣтѣ на него, я имѣлъ честь докладывать вамъ въ донесеніи за № 10.

Въ дополненіе къ означенному отвѣту 5/17 марта мною была получена бумага отъ Цзунъ-ли-ямыня, содержащая въ себѣ отказъ въ правѣ разработки угля въ Янтаѣ и Тѣлинѣ на томъ основаніи, что по сообщенію мукденскаго Цзянь-цзюня въ означенныхъ пунктахъ совершенно не имѣется свободныхъ участковъ.

Въ это же время мною было получено увѣдомленіе изъ Канцеляріи Министерства Финансовъ, что вслѣдствіе просьбы Министра Финансовъ Министръ Иностранныхъ дѣлъ предписалъ нашему посланнику оказывать мнѣ содѣйствіе въ вопросѣ о полученіи права разработки каменнаго угля противъ притязаній англійской компаніи, вслѣдствіе чего я поставилъ надлежащимъ образомъ въ курсѣ этого дѣла нашего посланника. Но такъ какъ еще была надежда окончить дѣло при помощи Сюй Цзиньчена, а также и потому, что въ инструкціяхъ Министерства Иностранныхъ дѣлъ посланнику введена была существенная оговорка о томъ, чтобы при веденіи этого дѣла по возможности избѣгать столкновеній съ англичанами, то, по соглашенію съ посланникомъ, мы рѣшили пока обождать съ его заявленіемъ Цзунъ-ли-ямыню по означенному вопросу и продолжать пока дѣйствовать черезъ посредство Сюй Цзинь-чена.

Такъ какъ мнѣ было извѣстно, что во время пребыванія г. Гиршмана въ Мукденѣ для изслѣдованія каменноугольныхъ участковъ вмѣстѣ съ инженеромъ Петерсономъ и Чжоу Лань-тин'омъ былъ командированъ представитель мукденскаго Цзяньцзюня, который на точно составленномъ тогда планѣ удостовѣрилъ наличность свободныхъ участковъ, то по соглашенію съ Сюй Цзинъ-чен'омъ я отправилъ въ Цзунъли-ямынь новое прошеніе, гдѣ я, изложивъ весь ходъ дѣла, выяснилъ безосновательность завѣреній мукденскаго Цзянь-цзюня объ отсутствіи свободныхъ участковъ. Кромѣ сего, также по просьбѣ Сюй Цзин-чен'а я, безъ особой офиціальности, съѣздилъ въ Цзунъ-ли-ямынь и сообщилъ его дѣлопроизводителямъ о происшедшемъ соглашеніи Министерства Финансовъ съ Министерствомъ Иностранныхъ дѣлъ и о полученныхъ уже нашимъ посланникомъ инструкціяхъ и просилъ ихъ сообщить министрамъ Цзунъ-ли-ямыня, что если дѣло не будетъ окончено между нами, то послѣдуетъ протестъ и требованіе со стороны посланника. Такой пріемъ возымѣлъ серьезное дѣйствіе и вслѣдствіе моего прошенія, какъ мнѣ было передано отъ Сюй Цзиньчена, уже отправлена самая настоятельная телеграмма въ Мукденъ о разрѣшеніи дѣла въ нашу пользу.

Полагаю, однако, что смерть мукденскаго Цзянь-цзюня, Иктанги, во многомъ затормозитъ окончаніе настоящаго дѣла, такъ какъ новый Цзянь-дзюнъ, Юй-чжанъ, хотя уже и назначенъ, но едва ли будетъ на мѣстѣ раньше одного или двухъ мѣсяцевъ.

4) Въ іюнѣ того же года.

Милостивый Государь,

Эмилій Карловичъ.

Немедленно по прибытіи сюда горнаго Инженера Аннерта я составилъ заявленіе въ Цзун-ли-ямынь по дѣлу о разрѣшеніи Обществу Кит. Вост. жел. дор. разра-

ботки каменноугольныхъ копей въ предѣлахъ провинціи Гиринъ, Я вмѣстѣ съ г. Аннертомъ имѣлъ по сему предмету объясненіе съ Ли Хун-чжаномъ, просилъ его ознакомиться съ содержаніемъ уже готоваго къ подачѣ заявленія. Никакихъ существенныхъ замѣчаній Ли Хун-чжаномъ сдѣлано не было, причемъ онъ обратилъ лишь вниманіе на употребленное мною въ описаніи границъ участковъ выраженіе «столбы», каковое выраженіе можетъ означать пограничные столбы государства. Для избѣжанія недоразумѣнія Ли Хунъ-чжанъ просилъ опустить эти выраженія, ограничившись простымъ обозначеніемъ границъ.

По поводу ходатайства нашего о выдачѣ намъ въ самомъ Пекинѣ документа, разрѣшающаго производить развѣдки на указанныхъ намъ участкахъ, Ли Хун-чжанъ заявилъ, что удовлетвореніе таковаго ходатайства является невозможнымъ, такъ какъ оно совершенно противорѣчило бы установившейся здѣсь практикѣ. Вмѣстѣ съ тѣмъ Ли Хун-чжанъ обѣщалъ, однако, немедленно же по телеграфу сообщить гиринскому Цзянь-цзюню о невозможности далѣе уклоняться отъ удовлетворенія нашихъ требованій и препроводить ему копію съ моего заявленія вмѣстѣ съ приложеннымъ къ нему описаніемъ границъ участковъ, на коихъ мы предполагаемъ производить изысканія. При этомъ гиринскому Цзянь-цзюню должно было быть внушено, чтобы намъ отведены были для развѣдокъ именно просимые нами участки, а не какіе либо другіе по выбору Цзянь-цзюня.

Черезъ нѣсколько дней мною полученъ былъ письменный отвѣтъ Цзунъ-ли-ямыня, въ которомъ китайское министерство иностранныхъ дѣлъ сообщало мнѣ, что гиринскому Цзянь-цзюню дало инструкціи въ смыслѣ, указанномъ въ моемъ заявленіи, причемъ Цзунь-ли-ямынь выражалъ желаніе, чтобы горный Инженеръ Аннертъ нынѣ же вернулся обратно въ Гиринъ для окончательнаго улаженія дѣла на мѣстѣ.

Я немедленно же заявилъ Ли Хун чжану, что не могу удовлетвориться подобнымъ отвѣтомъ, такъ какъ гиринскій Цзянь-цзюнь уже неоднократно давалъ намъ поводъ убѣждаться въ своемъ нерасположеніи къ нашимъ домогательствамъ, причемъ присовокупилъ, что горный Инженеръ Аннертъ останется въ Пекинѣ ожидать здѣсь опредѣленнаго окончанія возбужденныхъ нами переговоровъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ я подалъ Цзунь-ли-ямыню заявленіе, въ коемъ я сообщалъ, что горный Инженеръ Аннертъ не можетъ нынѣ же отправиться въ Гиринъ, а потому я прошу предложить гиринскому Цзянь-цзюню окончить дѣло объ отводѣ намъ участковъ съ помощникомъ Инженера Аннерта, горнымъ техникомъ Мореевымъ. Распоряженіе въ этомъ смыслѣ было отправлено въ Гиринъ, и въ непродолжительномъ времени и Аннертомъ получено было отъ г. Мореева телеграфное извѣщеніе о томъ, что Цзянь-цзюнь согласился отвести указанные нами участки и командировалъ для этой цѣли особаго чиновника. Вмѣстѣ съ тѣмъ, однако, по распоряженію Цзянь-цзюня, комиссія, завѣдывающая горными и лѣсными дѣлами въ провинціи Гиринъ, выработала рядъ правилъ, нѣкоторыя изъ коихъ по своей стѣснительности являлись равносильными отказу въ разрѣшеніи намъ производить эксплоатацію каменноугольныхъ копей въ провинціи Гиринъ. Съ содержаніемъ означенныхъ неудобныхъ правилъ, а равно протеста, который я счелъ долгомъ заявить по сему предмету Цзунь-ли-ямыню, Вы

изволите ознакомиться изъ текста представляемаго при семъ перевода съ заявленія моего отъ 20 сего мая.

Во время бесѣды, происходившей со мною сегодня, Ли Хун-чжанъ заявилъ, что отъ гиринскаго Цзянь-цзюня получена телеграмма, въ которой послѣдній выражаетъ готовность измѣнить неудобныя статьи выработанныхъ имъ правилъ и высказываетъ увѣренность, что все дѣло будетъ окончено къ общему удовольствію.

Изъ всего хода настоящаго дѣла слѣдуетъ притти къ заключенію, что со стороны центральнаго правительства съ самаго начала не встрѣчалось никакихъ существенныхъ препятствій къ удовлетворенію возбужденнаго нами ходатайства и единственнымъ виновникомъ всѣхъ проволочекъ является гиринскій Цзянь-цзюнь.

Усматривая изъ послѣднихъ его мѣропріятій, что онъ продолжаетъ упорствовать въ неблагосклонномъ отношеніи къ нашему ходатайству, я счелъ долгомъ своимъ откровенно заявить объ этомъ, какъ Ли Хун-чжану, такъ и министрамъ Цзун-ли-ямыня, съ которыми я имѣлъ по сему предмету объясненія 17/2 сего мая.

5) Копія съ телеграммы Цзун-ли-ямыня гиринскому Цзянь-цзюню отъ 21-го мая (2 іюня) 1898 года.

Покотиловъ представляетъ: «Въ пунктѣ 2-мъ изданныхъ новыхъ правилъ объ эксплоатаціи угольныхъ копей говорится, что въ разстояніи 5 ли отъ большой деревни или кладбища и въ разстояніи 2 ли отъ группы фанзъ не позволяется производить работъ. Трудно предположить, чтобы какое-либо мѣсто, гдѣ должна быть начата разработка, не находилось въ разстояніи 5 ли отъ поселенія, или въ разстояніи 2 ли отъ группы фанзъ. А потому принять этотъ пунктъ невозможно. Далѣе въ пунктѣ 7-мъ говорится, что если хозяева земли не пожелаютъ уступить таковой Обществу, то мѣстныя власти никоимъ образомъ не будутъ оказывать содѣйствія. Есть полное основаніе опасаться, что нѣкоторыя лица воспользуются этимъ обстоятельствомъ для наживы. Вмѣстѣ съ тѣмъ возможно, что мѣстныя власти будутъ тайнымъ образомъ подстрекать такихъ лицъ отказываться отъ продажи, вслѣдствіе чего подобное постановленіе равносильно отказу въ разрѣшеніи эксплоатировать каменноугольныя копи. Настоящее дѣло тянется уже болѣе 7-ми мѣсяцевъ, при чемъ гиринскія власти всячески препятствуютъ его окончанію. Если дѣло будетъ продолжаться такимъ образомъ, то Правленіе Кит. Вост. жел. дор. распорядится самостоятельно произвести изысканія и начать эксплоатацію копей, при чемъ командируетъ для охраны инженеровъ и рабочихъ чиновъ своей стражи. Если вслѣдствіе сего произойдетъ какое-либо столкновеніе, то Общество Кит. Вост. жел. дор. отклоняетъ отъ себя всякую за сіе отвѣтственность».

Уголь есть предметъ, необходимый для желѣзной дороги, по договору разрѣшена его разработка, а потому неудобно изыскивать средства, дабы помѣшать этому дѣлу. Мы надѣемся, что вы измѣните правила, выработанныя для эксплоатаціи угля, въ смыслѣ справедливости и немедленно донесете намъ по телеграфу.

Переводъ съ китайскаго.

6) Предложеніе Цзун-ли-ямыня Члену Правленія Китайской Восточной желѣзной дороги отъ 29 мая (10 іюня) 1898 года.

20 мая (1 іюня) нами получено представленіе ваше слѣдующаго содержанія: «Отъ помощника горнаго инженера Мореева получена телеграмма, изъ которой видно, что гиринскій Цзянь-цзюнь никоимъ образомъ не желаетъ допустить русскихъ къ разработкѣ угля. Имъ обнародовано нѣсколько правилъ, два изъ коихъ принять невозможно, въ виду чего я прошу телеграфировать гиринскому Цзянь-цзюню въ видахъ справедливости измѣнить изданныя по его распоряженію новыя постановленія. Телеграфное распоряженіе, которое министерству угодно будетъ сдѣлать по сему предмету гиринскому Цзянь-цзюню, а равно отвѣтъ послѣдняго не изволите ли признать возможнымъ сообщить мнѣ, дабы я могъ принять соотвѣтственныя мѣры».

Вслѣдствіе таковаго ходатайства мы считаемъ долгомъ препроводить при семъ члену Правленія Китайской Восточной жел. дор. Покотилову копію съ телеграммъ, обмѣненныхъ нами по сему предмету съ гиринскимъ Цзянь-цзюнемъ Вмѣстѣ съ тѣмъ мы предлагаемъ вамъ телеграфировать помощнику горнаго инженера Морееву, чтобы онъ, находясь на мѣстѣ, дружелюбно переговорилъ о семъ дѣлѣ съ гиринскимъ Цзянь-цзюнемъ и съ учрежденною для сношеній по сему предмету Комиссіею.

7) Представленіе члена Правленія Кит. Вост. жел. дор. Покотилова съ просьбой о посылкѣ гиринскому Цзянь-цзюню предписанія по телеграфу о немедленномъ командированіи чиновника для отвода подъ изысканія указанныхъ участковъ. 30 мая (11 іюня) 1898 года.

«20-го мая (1 іюня) я входилъ съ представленіемъ о томъ, что мною получена телеграмма помощника горнаго инженера Мореева, которой послѣдній говоритъ о состоявшемся по приказанію гиринскаго Цзянь-цзюня командированіи чиновника для совмѣстнаго съ нимъ, Мореевымъ, отвода на предметъ производства изысканій указанныхъ нами трехъ площадей. Тогда же Морееву было послано по телеграфу предписаніе о дружелюбномъ улаженіи этого дѣла совмѣстно съ командированнымъ Цзянь-цзюнемъ чиновникомъ.

Между тѣмъ неожиданно получена отъ означеннаго помощника горнаго инженера телеграмма, въ которой онъ говоритъ, что командированный Цзянь-цзюнемъ чиновникъ внезапно заболѣлъ и не можетъ ѣхать для исполненія возложенной на него обязанности. Я опасаюсь, что подъ этимъ кроются новыя уловки для торможенія дѣла, и осмѣливаюсь ходатайствовать предъ вами, Почтенный Князь и Сановникъ, не изволите ли признать возможнымъ телеграфировать гиринскому Цзянь-цзюню, чтобы онъ немедленно отправилъ чиновника для производства отвода. Если же произойдетъ замедленіе и чиновникъ не будетъ командированъ, то означенный помощникъ горнаго инженера Мореевъ самостоятельно отправится для производства отвода, и если при этомъ возникнутъ какія-либо недоразумѣнія, то я слагаю съ себя всякую по сему предмету отвѣтственность. Покорнѣйше прошу Почтенное Министерство еще разъ по телеграфу предложить Цзянь-цзюню дружелюбно окончить это дѣло и не изыскивать разныхъ увертокъ.

Переводъ съ китайскаго.

8) Письмо начальниковъ отдѣленія Цзун-ли-ямыня отъ 5/17 іюня 1898 г.

Въ нашемъ министерствѣ получено было ваше представленіе, въ которомъ вы просите по телеграфу предписать гиринскому Цзянь-цзюню о немедленномъ командированіи чиновниковъ для отвода площадей для производства на нихъ изысканій. Вмѣстѣ съ тѣмъ вы просили о томъ, чтобы гиринскому Цзянь-цзюню было предписано кончить это дѣло дружелюбно и не придумывать разныхъ увертокъ. По докладѣ сего дѣла министрамъ мы получили предписаніе, на основаніи коего уже послана телеграмма гиринскому Цзянь-цзюню о немедленномъ командированіи надежнаго чиновника и о дружелюбномъ и безъ всякаго замедленія окончаніи настоящаго дѣла.

О вышеизложенномъ мы считаемъ долгомъ сообщить вамъ, Милостивый Государь».

Заключенные лишь въ 1907 г. угольные договоры тождественны по содержанію, какъ для Гиринской, такъ и для Хэйлунцзянской провинцій и редактированы слѣдующимъ образомъ: «Для установленія опредѣленнаго порядка при производствѣ изысканій и эксплоатаціи угольныхъ мѣсторожденій въ Хэйлунцзянской провинціи для нуждъ Кит. Вост. ж. д. мы, нижеподписавшіеся, Управляющій Китайской Восточной желѣзной дорогою Генералъ-Майоръ Хорватъ и Уполномоченный Управляющаго Китайской Восточной желѣзной дороги Даніель, съ одной стороны, и делегатъ Хэйлунцзянской провинціи сверхштатный Даотай, имѣющій павлинье перо, Сун Сяо-лянъ, съ другой стороны, заключили нижеслѣдующій договоръ.

§ 1. Управленію Китайской Восточной желѣзной дороги предоставляется право разрабатывать уголь въ опредѣленныхъ районахъ провинціи Хэйлунцзянской.

Мѣста разработки въ предѣлахъ этого раіона и способъ таковой опредѣляются самимъ Управленіемъ дороги. Однако, при производствѣ изысканій долженъ участвовать китайскій чиновникъ для выясненія, нѣтъ ли дѣйствительно какихъ-либо препятствій для работъ, при чемъ наличіе или отсутствіе препятствій опредѣляется разстояніемъ шахтъ отъ китайскихъ поселеній или кладбищъ, а именно: шахты могутъ быть заложены отъ большихъ торговыхъ поселеній не ближе двухъ китайскихъ ли, отъ деревень не свыше десяти усадебъ—не ближе одного ли, и отъ большихъ кладбищъ и священныхъ рощъ—не ближе $1/2$ ли.

§ 2. Въ обѣ стороны полотна желѣзной дороги, на разстояніи 30 ли въ каждую, право изысканій и разработки угольныхъ мѣсторожденій принадлежитъ желѣзной дорогѣ. Однако, китайцамъ также предоставляется право разработки угольныхъ мѣсторожденій въ предѣлахъ полосы въ 30 ли, но оно

должно сначала получить разрѣшеніе отъ подлежащаго Губернатора и тогда только можетъ быть приступлено къ дѣлу, при чемъ права Управленія дороги въ этомъ случаѣ ничѣмъ не рознятся отъ китайцевъ или иностранцевъ.

§ 3. Для того, чтобы не лишать населеніе каменноугольныхъ раіоновъ минеральнаго топлива, жителямъ деревень въ окрестностяхъ шахтъ, принадлежащихъ Обществу Китайской Восточной желѣзной дороги, предоставляется право покупать уголь у Общества по цѣнамъ, установленнымъ Управленіемъ Китайской Восточной желѣзной дороги для каждаго мѣсторожденія отдѣльно. Установленныя цѣны Управленіе дороги публикуетъ во всеобщее свѣдѣніе и сообщаетъ Харбинскому Цзяо-шэ-цзюй'ю для той же цѣли.

§ 4. Если вблизи мѣста, избраннаго для добычи каменнаго угля, будутъ поселки не болѣе пяти усадебъ или кладбища не болѣе десяти могилъ, то Общество Китайской Восточной желѣзной дороги вступаетъ въ соглашеніе съ владѣльцами усадебъ и кладбищъ о переселеніи ихъ въ другія мѣста, при чемъ дѣло должно быть обсуждено и закончено по соглашенію съ чиновникомъ Цзяо-шэ-цзюй'я, послѣ чего надлежитъ объ этомъ сообщить мѣстному губернатору для свѣдѣнія.

§ 5. Въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, по производствѣ изысканій, когда выяснится, что въ данномъ мѣстѣ можетъ производиться эксплоатація, то вопросъ о размѣрѣ земельнаго участка долженъ быть обсужденъ Управленіемъ дороги, съ чиновникомъ Цзяо-шэ-цзюй'я и съ владѣльцемъ земли. По выясненіи характера участка должна быть обсуждена справедливая цѣна аренды для покупки и, только по выясненіи этого вопроса, должно быть дано разрѣшеніе на производство работъ. Земли, которыя по производствѣ изысканій окажутся ненужными, должны быть за счетъ Управленія дороги выравнены и возвращены владѣльцу, ибо Управленію дороги не предоставляется права владѣнія поверхностью земли. За поврежденія, нанесенныя лѣсамъ или посѣвамъ, Управленіе дороги, равнымъ образомъ, должно совмѣстно съ чиновникомъ Цзяо-шэ-цзюй'я притти къ соглашенію съ владѣльцами и справедливо вознаградить таковыхъ.

§ 6. Лѣсной матеріалъ, необходимый для эксплоатаціи угольныхъ мѣсторожденій, Управленіе дороги можетъ заготавливать по своему усмотрѣнію, буде лѣсъ находится въ предѣлахъ купленнаго участка. По отношенію же къ лѣсу, находящемуся на частной землѣ, внѣ предѣловъ купленнаго участка, должно притти къ добровольному соглашенію съ владѣльцемъ земли и поступать на основаніи установленныхъ съ Управленіемъ дороги лѣсныхъ правилъ. Въ отношеніи казенныхъ земель также должно поступать на основаніи указанныхъ лѣсныхъ правилъ.

§ 7. За каждую тысячу гинъ добытаго угля Общество Китайской Восточной ж. д. уплачиваетъ Хейлунцзянской казнѣ двѣнадцать сотыхъ хейлуцзянскаго лана по четвертямъ года, т. е. въ концѣ марта, іюня, сентября и декабря мѣсяцевъ. Кромѣ этого, за каждую дѣйствующую шахту Общество Китайской Восточной ж. д. ежегодно уплачиваетъ по семнадцати и шестьдесятъ четыре сотыхъ (17,64) Хейлуцзянскаго лана серебра, производя уплату въ концѣ іюня мѣсяца.

§ 8. Въ отношеніи казенныхъ земель также должно приступить къ изысканіямъ совмѣстно съ китайскимъ чиновникомъ, причемъ начлежитъ опредѣлить границы и, по соглашенію съ Управленіемъ дороги, должна быть установлена арендная плата, которая не можетъ однако превышать размѣра платежей, взимаемыхъ при колонизаціи земель соотвѣтствующаго качества.

§ 9. Всѣ вопросы, по которымъ не произошло окончательнаго соглашенія Общества съ частными лицами или казной, а также всѣ недоразумѣнія, могущія возникнуть на мѣстѣ производства работъ, разсматриваются и окончательно рѣшаются Харбинскимъ Цзяо-шэ-цзюй'емъ.

§ 10. Всѣ вышеизложенныя положенія настоящаго договора относятся только къ Обществу Китайской Восточной ж. д. и ни въ коемъ случаѣ не примѣняются къ китайскимъ подданнымъ, которые занимаются добычей каменнаго угля въ настоящее время или получатъ разрѣшеніе на эту работу въ будущемъ. Всѣ такія лица подчиняются исключительно дѣйствію существующихъ уже на сей предметъ китайскихъ законоположеній, при чемъ Общество Китайской Восточной ж. д. не принимаетъ въ этомъ никакого участія.

§ 11. Настоящій договоръ долженъ быть написанъ на китайскомъ и русскомъ языкахъ въ двухъ экземплярахъ. При возникновеніи спора за основаніе принимается китайскій текстъ».

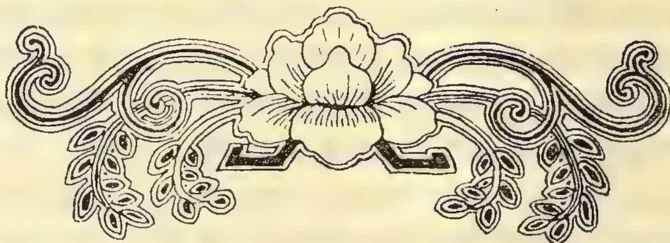
Такова въ главнѣйшихъ чертахъ исторія вопросовъ объ отчужденіи земель, лѣсныхъ и каменноугольныхъ участковъ для нуждъ Китайской Восточной ж. д.

Заключительнымъ моментомъ ея явилась слѣдующая телеграмма представителя Правленія въ Пекинѣ, Д. Д. Покотилова, Д. Л. Хорвату отъ 7/20 августа того-же 1907 года.

«Нотою отъ 6-го августа князь Цзинъ увѣдомилъ меня, что договоръ на экслоатацію угольныхъ мѣсторожденій окончательно утвержденъ Вай-ву-бу (Министерств. Иностранныхъ Дѣлъ) въ редакціи, посланной мною Вашему Превосходительству съ послѣдней почтой, и Маньчжурскому Генералъ-Губернатору

предписано сдѣлать распоряженіе о безотлагательномъ подписаніи этого договора мѣстными китайскими властями совмѣстно Вами. Въ той же нотѣ князь Цзинъ увѣдомляетъ меня, что, согласно моей просьбѣ, Маньчжурскому Генералъ-Губернатору предписано ускорить распоряженіе о подписаніи на мѣстѣ остальныхъ двухъ договоровъ касательно отчужденія земель и эксплоатаціи лѣса».

Въ отвѣтной телеграммѣ отъ того же числа генералъ Хорватъ выразилъ благодарность Покотилову за проведеніе и поддержку этихъ договоровъ, а 26-го августа телеграфировалъ о состоявшемся уже скрѣпленіи ихъ печатями губернаторовъ.



С. Ю. Витте, писалъ Министру Внутреннихъ Дѣлъ въ письмѣ отъ 1-го іюля 1899 года за № 2880 въ слѣдующихъ выраженіяхъ: «по моему мнѣнію установленіе быстрой корреспонденціи съ Россіей составляетъ одно изъ наиболѣе важныхъ условій для привлеченія на дорогу хорошаго служебнаго персонала и поэтому допустить сношенія своихъ служащихъ съ Россіей на возможно болѣе льготныхъ условіяхъ дорога должна въ своихъ собственныхъ интересахъ, и нельзя, какъ мнѣ кажется, вмѣнять ей въ обязанность отказывать служащему, оторванному отъ семьи и родины, въ посылкѣ имѣющихъ иногда для него самое существенное жизненное значеніе телеграммъ только потому, что телеграфъ Кит. Вост. желѣзной дороги еще не включенъ въ правительственную сѣть».

Въ томъ же 1899 году весьма остро всталъ вопросъ о необходимости установленія прямыхъ телеграфныхъ сношеній Россіи съ Квантунскимъ полуостровомъ.

По этому поводу тотъ же С. Ю. Витте обратился къ Министру Путей Сообщенія съ слѣдующимъ письмомъ отъ 6 ноября 1899 года, характеризующимъ положеніе къ этому времени телеграфа Китайской Восточной желѣзной дороги:

«Мною было поручено Товарищу Предсѣдателя Правленія Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, инженеру Кербедзю, находящемуся нынѣ на Дальнемъ Востокѣ, обсудить на мѣстѣ тѣ мѣры, кои необходимы для скорѣйшаго включенія желѣзнодорожнаго телеграфа названной дороги въ общую сѣть Имперіи.

Изъ полученныхъ нынѣ телеграфныхъ донесеній инженера Кербедзя усматривается, что таковое включеніе можетъ состояться не ранѣе апрѣля 1900 г., къ каковому сроку существующій нынѣ на линіи Китайской Восточной желѣзной дороги телеграфъ въ одинъ проводъ, проложенный въ нѣкоторыхъ его частяхъ внѣ полосы отчужденія дороги, будетъ окончательно перенесенъ на желѣзнодорожную территорію, а также будутъ закончены работы по подвѣскѣ на немъ второго и третьяго проводовъ.

Но и съ подвѣской второго и третьяго проводовъ своевременная и правильная передача по желѣзнодорожному телеграфу правительственной корреспонденціи, обмѣниваемой съ Квантуномъ, не можетъ еще считаться вполнѣ обезпеченной, такъ какъ, при значительномъ протяженіи Китайской Восточной желѣзной дороги и особыхъ мѣстныхъ условіяхъ, представляется необходимымъ пользоваться всѣми тремя проводами для потребностей самой дороги. Поэтому для установленія вышеупомянутаго непосредственнаго

телеграфнаго сообщенія съ Квантунской областью необходимо, по мнѣнію инженера Кербедзя, имѣть особый (четвертый) 6-миллиметровый проводъ.

Раздѣляя съ своей стороны приведенныя соображенія инженера Кербедзя, я одновременно съ симъ предложилъ Правленію Общества Китайской Восточной жел. дор. приступить неотлагательно къ укладкѣ на названной дорогѣ означеннаго четвертаго провода.

Но такъ какъ проводъ этотъ можетъ удовлетворять своему назначенію—служить для прямой передачи депешъ изъ Россіи на Квантунскій полуостровъ —лишь въ томъ случаѣ, когда онъ будетъ соединенъ непосредственно съ правительственнымъ 6-миллиметровымъ проводомъ, то одновременно съ его укладкою представляется необходимымъ подвѣсить таковой же проводъ на Забайкальской желѣзной дорогѣ (отъ Нагадана до Читы) и Уссурійской (отъ станціи Пограничной до Владивостока), съ соотвѣтственнымъ усиленіемъ телеграфныхъ станцій во Владивостокѣ постановкою на нихъ аппаратовъ Уитстона».

Письмо это заканчивается просьбой о содѣйствіи къ скорѣйшему оборудованію телеграфа на упоминаемыхъ въ текстѣ русскихъ участкахъ.

Изъ приведеннаго текста видно, что вопросъ о непосредственныхъ телеграфныхъ сношеніяхъ Россіи съ Квантуномъ (Портъ-Артуромъ) занималъ какъ бы нѣсколько особое мѣсто въ общей системѣ вопросовъ, возникшихъ въ отношеніи телеграфа К. В. ж. д.

Не слѣдуетъ забывать, что по соглашенію съ Китайской Телеграфной Администраціей все телеграфное и кабельное дѣло въ Китаѣ находилось въ то время въ рукахъ Большого Сѣвернаго Телеграфнаго или, такъ называемаго, Датскаго О-ва, которое усматривало ущербъ своимъ интересамъ въ разрѣшеніи кому либо организаціи транзитныхъ телеграфныхъ международныхъ сношеній на территоріи Китая, и понадобилась спеціальная оговорка въ концессіи этого Общества и непосредственное вмѣшательство Цзунъ-ли-ямыня для того, чтобы послѣдовало согласіе на прикрѣпленіе къ телеграфнымъ столбамъ К. В. ж. д. дополнительнаго провода спеціально для нуждъ Квантуна, но безъ права передачи транзитныхъ телеграммъ.

Во время безпорядковъ 1900 года одновременно съ прочими желѣзнодорожными сооруженіями крайне серьезно пострадалъ также и телеграфъ дороги, особенно на Южно-Маньчжурской вѣтви, гдѣ на большомъ протяженіи онъ былъ совершенно уничтоженъ. При возстановленіи его встрѣтились значительныя затрудненія въ томъ отношеніи, что заготовить на мѣстѣ новые столбы соотвѣтствующаго качества взамѣнъ уничтоженныхъ не представлялось возможнымъ за отсутствіемъ необходимыхъ матеріаловъ, а доставка

ихъ изъ другихъ районовъ и развозка по линіи являлась весьма затруднительной и въ нѣкоторыхъ случаяхъ почти невозможной. Поэтому, впредь до полученія и установки постоянныхъ столбовъ, приходилось пользоваться жердями, деревьями и т. д. Конечно, подобный телеграфъ былъ весьма подверженъ порчѣ и, кромѣ того, на немъ нельзя было подвѣсить того количества проводовъ, которое было настоятельно необходимо для обслуживанія дороги. Между тѣмъ, какъ разъ въ это время потребность въ телеграфѣ была особенно велика въ виду необходимости интенсивно вести работы по исправленію разрушеній и по дальнѣйшему сооруженію линіи.

Въ это же время въ экстренномъ порядкѣ былъ сооруженъ прямой телеграфный проводъ «Владивостокъ—Пограничная», спеціально для нуждъ К. В. ж. д. и на ея средства, распоряженіемъ Главнаго Управленія Почтъ и Телеграфовъ (прот. Правленія О-ва отъ 8-го іюля 1900 года, за № 1141).

Въ періодъ ликвидаціи боксерскаго возстанія въ администрированіе русскихъ военныхъ властей перешелъ рядъ маньчжурскихъ телеграфныхъ линій, о возвращеніи которыхъ китайское правительство въ 1901 году возбудило вопросъ.

Въ перепискѣ по этому поводу имѣется нижеслѣдующее письмо Министра Внутреннихъ Дѣлъ Министру Иностранныхъ Дѣлъ отъ 26 іюля 1901 года:

«Письмомъ отъ 10-го іюля за № 692, поставляя меня въ извѣстность о поступившемъ къ нашему посланнику въ Пекинѣ ходатайствѣ князя Цина и Ли Хун-чжана о возвращеніи маньчжурскихъ телеграфныхъ линій Китайской Администраціи, Ваше Сіятельство высказали мнѣніе, что въ настоящее время представлялось бы цѣлесообразнымъ приступить къ разрѣшенію вопроса о пользованіи нами упомянутыми телеграфными линіями по передачѣ ихъ Китаю, выговоривъ въ нашу пользу преимущество, подобное тому, которымъ заручилось Датское Кабельное Общество относительно обслуживанія имъ линіи Таку—Пекинъ—Кяхта.

Не входя въ обсужденіе вопроса, насколько своевременно было бы возвращеніе китайскому правительству телеграфныхъ линій въ Маньчжуріи до окончательнаго устройства телеграфа Китайской Восточной желѣзной дороги и вывода изъ Маньчжуріи нашихъ войскъ, для коихъ китайскія телеграфныя линіи служатъ на нѣкоторыхъ участкахъ единственнымъ телеграфнымъ сообщеніемъ, такъ какъ вопросъ этотъ ближе всего касается Военнаго Министерства, я считаю долгомъ остановиться лишь на выясненіи тѣхъ преимуществъ въ отношеніи дальнѣйшей эксплоатаціи телеграфныхъ линій въ Маньчжуріи, которыя слѣдовало бы выговорить въ нашу пользу.

Уже въ 1897 году, тотчасъ по утвержденіи устава Общества Восточной Китайской желѣзной дороги, коимъ не предусмотрѣно право Русскаго Правительства подвѣшивать къ столбамъ телеграфа этой дороги свои провода для обмѣна депешъ общей корреспонденціи, мой предмѣстникъ входилъ въ сношеніе съ Министромъ Финансовъ относительно содѣйствія его къ пополненію сего важнаго пробѣла въ уставѣ названной дороги, или же къ подвѣскѣ такихъ проводовъ хотя бы распоряженіемъ желѣзной дороги. Статсъ-секретарь Витте въ отзывѣ своемъ по сему вопросу высказалъ, что возбужденіе переговоровъ объ этомъ съ Китайскимъ Правительствомъ было бы въ то время преждевременнымъ, и хотя призналъ возможнымъ сдѣлать распоряженіе объ устройствѣ телеграфныхъ проводовъ для сей цѣли самимъ Обществомъ желѣзной дороги, но провода эти не устроены однако до сего времени.

Въ 1899 году снова возникъ вопросъ относительно обезпеченія средствъ телеграфныхъ сообщеній Россіи съ Квантуномъ, при чемъ по отзыву д. с. с. Гирса, сообщенному Министру Внутреннихъ Дѣлъ въ письмѣ предмѣстника Вашего Сіятельства отъ 5 мая 1899 года за № 282, обмѣненными по сему предмету съ министрами Цунъ-ли-ямыня нотами вполнѣ обезпечено за нами право передачи телеграммъ между Квантуномъ и Россіей и остальными странами транзитомъ черезъ Россію, но до настоящаго времени соглашеніе это остается также невыполненнымъ.

Въ настоящее время телеграфныя сообщенія Россіи съ Маньчжуріей и въ частности съ Портъ-Артуромъ производятся не только по линіямъ Восточной Китайской ж. д., но главнымъ образомъ по устроенной въ прошломъ году Русскимъ Правительствомъ, распоряженіемъ почтово-телеграфнаго вѣдомства, телеграфной линіи вдоль рѣки Сунгари отъ ст. Михайлово-Семеновской до Харбина и по возстановленнымъ нами проводамъ китайской телеграфной линіи отъ Цицикара до Благовѣщенска.

Эти двѣ линіи вмѣстѣ съ телеграфомъ К. В. ж. д. представляютъ собою главныя телеграфныя магистрали, по которымъ можетъ производиться обмѣнъ телеграммъ общей корреспонденціи съ Квантунской областью и вообще съ Маньчжуріей. Обезпеченіе за Русскимъ Правительствомъ права подвѣски къ китайскимъ правительственнымъ линіямъ, а также къ телеграфу Восточной Китайской ж. д. своихъ проводовъ для обмѣна депешъ общей корреспонденціи Квантуна и главнѣйшихъ центровъ Маньчжуріи съ Россіей составляетъ дѣло первостепенной важности; въ частности обезпеченіе права подвѣски нашимъ почтово-телеграфнымъ вѣдомствомъ своихъ проводовъ къ столбамъ Восточной Китайской ж. д. на протяженіи отъ Нагадана до выхода

ея къ Владивостоку у Пограничной имѣетъ важное значеніе также и для улучшенія обмѣна телеграммъ по кратчайшему пути съ Приморской Областью и вообще Приамурскимъ Генералъ-Губернаторствомъ.

Въ виду сихъ соображеній я признаю съ своей стороны необходимымъ выговорить у Китайскаго Правительства право русскаго почтово-телеграфнаго вѣдомства: 1) сохранить на дальнѣйшее время существованіе и эксплоатацію его распоряженіемъ телеграфной линіи вдоль рѣки Сунгари отъ ст. Михайлово-Семеновской до Харбина съ подвѣской къ ней, если потребуется, новыхъ проводовъ, какъ линіи, обезпечивающей правильное пароходное сообщеніе по рѣкѣ Сунгари; 2) подвѣшивать свои провода къ столбамъ китайскихъ телеграфныхъ линій въ направленіи отъ Благовѣщенска черезь Цицикаръ къ Харбину и содержать свои учрежденія въ Харбинѣ и Цицикарѣ и 3) подвѣшивать свои провода къ столбамъ телеграфа Восточной Китайской ж. д. на всемъ ея протяженіи, какъ для телеграфнаго сообщенія Квантунской области и центровъ Маньчжуріи съ Россіей, такъ и для образованія кратчайшаго пути между Владивостокомъ и Читою, на что послѣдавало еще въ 1899 году согласіе Китайскаго правительства въ лицѣ Цзун-ли-ямыня».

Въ 1903 году по вопросу объ организаціи почтово-телеграфныхъ учрежденій въ Маньчжуріи и на Квантунѣ было образовано особое совѣщаніе въ Петербургѣ подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Внутреннихъ Дѣлъ сенатора П. И. Дурново.

Въ основу сужденій совѣщанія о телеграфныхъ линіяхъ было положено Высочайше утвержденное 29 марта 1902 года постановленіе предшествовавшаго особаго совѣщанія графа Сольскаго, въ силу котораго признавалось возможнымъ впредь имѣть въ Маньчжуріи только телеграфъ, эксплоатируемый Правленіемъ О-ва К. В. ж. д. Поэтому всѣ телеграфныя линіи и провода, находившіеся во временномъ пользованіи полевыхъ телеграфныхъ учрежденій, подлежали возвращенію Правленію О-ва или Китайскому правительству по принадлежности или же совершенному уничтоженію по выходѣ нашихъ войскъ изъ Маньчжуріи. Изъ этого общаго положенія совѣщаніемъ П. И. Дурново было допущено исключеніе лишь въ отношеніи Сунгарійской телеграфной линіи, о которой упоминалось въ вышеприведенномъ письмѣ Мин. Внутр. дѣлъ и на сохраненіи которой въ эксплоатаціи К. В. ж. д. настаивалъ Командующій войсками Приамурскаго военнаго округа, ген. Гродековъ.

Совѣщаніемъ было принято во вниманіе, что, помимо эксплоатаціи рѣчного пароходства, на Обществѣ Китайской Восточной желѣзной дороги лежала охрана р. Сунгари, для чего Обществомъ содержалось на ней вооруженное

крейсерство, а вдоль р. Сунгари расположены были въ различныхъ пунктахъ отряды Заамурскаго Округа Пограничной Стражи. Обезпечивая телеграфное сообщеніе расположенныхъ по р. Сунгари береговыхъ пунктовъ, какъ между собою, такъ и съ Харбиномъ и Приамурскимъ краемъ, Сунгарійская телеграфная линія являлась такимъ образомъ существенно необходимой, какъ въ цѣляхъ охраны, такъ и для успѣшной эксплоатаціи рѣчного пароходства. Эта же линія имѣла крупное значеніе для интересовъ развивающагося русскаго коммерческаго плаванія по р. Сунгари и вообще для телеграфныхъ сношеній центра Маньчжуріи съ Амурскою областью, при чемъ это ея значеніе должно было сохраниться и по выводѣ нашихъ войскъ изъ Маньчжуріи.

По всѣмъ этимъ основаніямъ совѣщаніе единогласно признало, что, въ виду важнаго значенія Сунгарійской телеграфной линіи для интересовъ пароходства Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, оставленіе эксплоатаціи этой линіи въ нашихъ рукахъ представлялось весьма желательнымъ, а потому рѣшено было войти въ сношеніе по этому вопросу съ Китайскимъ правительствомъ. На протяженіи этой линіи имѣлось 7 полевыхъ телеграфныхъ учрежденій, изъ которыхъ шесть, такъ называемыхъ, контрольныхъ телеграфныхъ станцій, имѣвшихъ въ своемъ составѣ техническій персоналъ для исправленія случайныхъ поврежденій, и одно учрежденіе (въ Саньсинѣ) — почтово-телеграфное съ пріемомъ и выдачею всякаго рода почтовой корреспонденціи и телеграммъ. Въ связи съ этимъ въ засѣданіи былъ поднятъ вопросъ о томъ, въ чье вѣдѣніе, въ случаѣ благопріятнаго исхода переговоровъ нашего посланника съ китайскимъ правительствомъ по этому дѣлу, надлежало бы передать означенную линію, т.-е. въ вѣдѣніе ли почтово-телеграфнаго вѣдомства, или Общества Китайской Восточной желѣзной дороги. По этому вопросу представитель Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, на основаніи отзыва нашего посланника въ Китаѣ, высказалъ, что Сунгарійскую линію слѣдуетъ передать въ эксплоатацію правительству.

Представители же Министерства Финансовъ и Правленія Общества Китайской Восточной желѣзной дороги полагали, что, наоборотъ, передача означенной линіи въ эксплоатацію Общества была бы болѣе цѣлесообразною, такъ какъ на Обществѣ лежала обязанность охраны рѣки Сунгари. Кромѣ того, по мнѣнію тѣхъ же представителей, переговоры съ Китаемъ по вопросу объ эксплоатаціи этой телеграфной линіи Обществомъ К. В. ж. д. могли бы быть ведены успѣшнѣе и съ большею настойчивостью, чѣмъ при условіи передачи ея русскимъ властямъ, тѣмъ болѣе, что телеграфъ въ Китаѣ составляетъ монополію государства.

Къ такому мнѣнію, въ концѣ концовъ, присоединился и представитель Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, пояснившій, что въ этомъ случаѣ оставленіе въ нашихъ рукахъ Сунгарійской телеграфной линіи могло бы быть достигнуто соглашеніемъ между Обществомъ Китайской Восточной желѣзной дороги и китайской телеграфной администраціей. Въ дальнѣйшемъ эта линія оставалась въ вѣдѣніи Китайской Восточной желѣзной дороги вплоть до 23 августа 1907 года, когда была передана кит. телегр. администраціи по особому акту *).

31-го іюля 1903 года, въ виду особаго Высочайшаго повелѣнія объ организаціи прямого непосредственнаго телеграфнаго сообщенія Петербурга съ Владивостокомъ черезъ Иркутскъ, Правленіемъ Общества былъ переданъ въ распоряженіе почтово-телеграфнаго вѣдомства одинъ изъ желѣзнодорожныхъ проводовъ между ст. ст. Маньчжуріей и Пограничной съ постановкою на немъ аппаратовъ частью Уитстона, частью Морзе, и съ соотвѣтственнымъ отчисленіемъ платы въ доходъ дороги.

Съ открытіемъ военныхъ дѣйствій въ 1904 году Правленіе Общества протоколомъ отъ 5 февраля 1904 года постановило подвѣсить безотлагательно вдоль линіи дороги на протяженіи «Маньчжурія — Портъ-Артуръ» дополнительный, шестой, 5-ти миллиметровый проводъ.

Въ послѣдующій періодъ 1904—1907 годовъ по вопросамъ, связаннымъ съ дѣятельностью телеграфа К. В. ж. д., возникало не мало треній и разногласій съ китайскимъ правительствомъ, въ частности по вопросу о тарифахъ и т. п.

Лишь въ 1907 году эти пререканія нашли свой исходъ и разрѣшеніе въ нижеслѣдующей телеграфной конвенціи:

«Соглашеніе между Управленіемъ Кит. Вост. жел. дор. и Императорскою Китайскою Телеграфною Администраціею.

Соглашеніе заключено в 1-й день, 9-й луны, 33 года Правленія Гуан-сюй'я, т.-е. 7-го октября 1907 года н. ст., между Императорскою Китайскою телеграфною администраціей (ниже называемою Телеграфною Администраціею), съ одной стороны, и Управленіемъ Кит. Вост. жел. дороги (ниже называемомъ Управленіемъ желѣзной дороги), съ другой стороны.

Въ виду того, что отправленіе и разрѣшеніе третьимъ лицамъ отправяять частныя телеграммы въ Китайской Имперіи есть Императорская прерогатива, ввѣренная Управленію Телеграфной Администраціи, а также въ виду того, что концессія, дарованная Императорскимъ Китайскимъ Правительствомъ Управленію желѣзной дороги разрѣшаетъ послѣднему строить и эксплоатировать такія телеграфныя лнніи

*) Это была самая длинная изъ всѣхъ переданныхъ китайцамъ телеграфныхъ линій; общее ея протяженіе составляло 605¾ верстъ; передъ тѣмъ было передано еще 9 линій полевого телеграфа и въ видѣ компенсаціи получено отъ кит. прав. 120,000 долларовъ. Линіи эти въ большинствѣ были въ полуразрушенномъ и расхищенномъ состояніи.

какія необходимы будутъ для эксплоатаціи ея желѣзнодорожной сѣти, ограничивая, однако, пользованіе такими телеграфными линіями спеціальными нуждами желѣзнодорожной службы, а также въ виду того, что въ интересахъ обѣихъ администрацій признается нужнымъ имѣть соглашеніе касательно эксплоатаціи телеграфныхъ линій, находящихся въ сферѣ концессіи, дарованной Управленію желѣзной дороги, поэтому обѣ вышепоименованныя стороны, признавъ каждая въ отдѣльности подлежащими соблюденію постановленія и правила, установленныя ниже, обоюдно пришли къ слѣдующему соглашенію.

Статья 1-я.

А) Чтобы облегчить обмѣнъ телеграммъ, Телеграфная Администрація соединитъ наиболѣе важныя желѣзнодорожныя станціи со своими мѣстными телеграфными станціями.

В) На существующихъ желѣзнодорожныхъ станціяхъ Управленіе желѣзной дороги обязуется принимать и передавать частныя телеграммы и будетъ взимать за тѣ телеграммы, которыя адресованы въ мѣста, расположенныя по желѣзной дорогѣ или въ Россійской Имперіи и слѣдуютъ исключительно по желѣзнодорожной и русскимъ телеграфнымъ линіямъ, такую плату, которая будетъ назначена Россійскимъ Правительствомъ; но за всѣ такія телеграммы (какъ входящія, такъ и исходящія) Управленіе желѣзной дороги будетъ уплачивать Телеграфной Администраціи опредѣленную плату въ два мексиканскихъ цента за слово, причемъ, однако, предусматривается, что телеграммы чисто служебнаго характера освобождаются отъ всякой платы, также какъ и телеграммы, обмѣниваемыя съ русскими телеграфными станціями транзитомъ по телеграфу Китайской Восточной жел. дор.

С) Всѣ другія телеграммы, поданныя на желѣзнодорожныхъ станціяхъ, будутъ передаваться на ближайшую станцію Телеграфной Администраціи, и за такія телеграммы (также, какъ и за телеграммы, упомянутыя подъ лит. «В», если будутъ переданы Телеграфной Администраціи) Управленіе жел. дороги будетъ уплачивать Телеграфной Администраціи полную стоимость дальнѣйшей отправки за вычетомъ 5-ти мексиканскихъ центовъ за слово, каковые 5 центовъ считаются, какъ вознагражденіе, причитающееся Управленію желѣзной дороги за передачу этихъ телеграммъ.

Д) Телеграфная Администрація будетъ во всѣхъ своихъ конторахъ принимать телеграммы, адресованныя во всѣ пункты, расположенные по желѣзной дорогѣ, и на ближайшей своей телеграфной станціи передавать таковыя телеграммы Управленію желѣзной дороги для дальнѣйшей отправки, уплачивая послѣднему по пяти мексиканскихъ центовъ за всѣ такія телеграммы.

Статья 2-я.

Управленіе желѣзной дороги обязуется никоимъ образомъ не создавать конкуренціи Телеграфной Администраціи болѣе низкими тарифами или иными средствами; исключеніе составляютъ телеграммы, адресованныя въ пункты, упомянутые въ ст.

1-й подъ лит. В., когда онѣ направляются исключительно по желѣзнодорожной и русскимъ телеграфнымъ линіямъ.

Статья 3-я.

Правила, изложенныя въ Международной Телеграфной Конвенціи и въ приложенныхъ къ ней служебныхъ постановленіяхъ касательно общаго образа дѣйствій въ отношеніи телеграммъ, должны соблюдаться договаривающимися сторонами касательно всѣхъ телеграммъ, съ которыми онѣ имѣютъ дѣло.

Статья 4-я.

Спеціальные счета будутъ вестись по обмѣну телеграммъ на станціяхъ, гдѣ таковой обмѣнъ будетъ производиться, при чемъ эти счета будутъ ежедневно сравниваемы и провѣряемы.

Всѣ служебныя телеграммы, или касающіяся заключеній счетовъ, будутъ передаваться безплатно.

Заключеніе счетовъ будетъ имѣть мѣсто въ концѣ каждаго мѣсяца, при чемъ полученный балансъ будетъ уплачиваться два мѣсяца спустя по истеченіи мѣсяца въ счетъ Управленія желѣзной дороги въ Харбинѣ или Телеграфной Администраціи въ Шанхаѣ.

Мѣсяцъ будетъ считаться по европейскому календарю.

Статья 5-я.

Пріемъ платы на всѣхъ станціяхъ, а равно в обоюдные разсчеты будутъ производиться въ мексиканскихъ долларахъ.

Что касается платежей Телеграфнымъ Администраціямъ внѣ Китая, то курсъ таковыхъ уплатъ будетъ устанавливаться по соглашенію договаривающихся сторонъ въ теченіе мѣсяца, предшествующаго каждой четверти (года) на основаніи средняго курса за время трехъ мѣсацевъ, предшествующихь мѣсяцу, въ теченіе котораго опредѣляется курсъ.

Статья 6-я.

Во время перестройки или ремонта какой-нибудь части линій, принадлежащихъ Телеграфной Администраціи, или когда признается необходимымъ произвести осмотръ линій или телеграфныхъ станцій близъ желѣзной дороги—служащіе Телеграфной Администраціи, иностранцы или китайцы, будутъ имѣть право на даровой билетъ II и III-го класса, смотря по обстоятельствамъ) во всѣхъ поѣздахъ на участкѣ, гдѣ производится постройка, ремонты или осмотръ.

Даровой билетъ имѣетъ быть возвращенъ Управленію желѣзной дороги тотчасъ по окончаніи работъ.

Всѣ инструменты, припасы и телеграфные матеріалы, отправляемые изъ и предназначенные для телеграфныхъ станцій, принадлежащихъ Телеграфной Администраціи и расположенныхъ въ сферѣ желѣзной дороги, будутъ перевозиться Управленіемъ

желѣзной дороги за плату, равную тремъ четвертямъ обычнаго тарифа за соотвѣтствующіе предметы, однако доставка ихъ будетъ производиться съ такою же скоростью и заботливостью, какъ будто они уплачиваютъ полный тарифъ.

Статья 7-я.

Ни Телеграфная Администрація, ни Управленіе желѣзной дороги не будутъ принимать къ себѣ на службу кого бы то ни было, кто состоитъ на службѣ, или три мѣсяца назадъ состоялъ на службѣ другой Администраціи, не получивъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ особаго согласія на то послѣдней.

Статья 8-я.

Всѣ телеграфныя линіи, построенныя Россійскимъ Правительствомъ въ Сѣверной Манячжуріи внѣ полосы отчужденія, будутъ при подписаніи настоящаго соглашенія переданы Телеграфной Администраціи по цѣнѣ, установленной взаимнымъ соглашеніемъ обѣихъ договаривающихся сторонъ.

Статья 9-я.

Въ случаѣ, если японская и русская желѣзныя дороги, или желѣзнодорожные телеграфы въ Маньчжуріи будутъ соединены, устанавливается, что Управленіе желѣзной дороги будетъ разрѣшать обмѣнъ только дѣйствительно служебныхъ телеграммъ по обѣимъ сѣтямъ.

Статья 10-я.

Въ случаѣ, если возникнетъ несогласіе касательно толкованія смысла, выраженнаго въ этомъ соглашеніи, то англійскій текстъ будетъ во всѣхъ случаяхъ считаться руководящимъ.

Настоящее соглашеніе имѣетъ войти въ силу съ 1 ноября 1907 года нов. стиля и остается въ силѣ въ теченіе двѣнадцати мѣсяцевъ послѣ того, какъ одна изъ договаривающихся сторонъ заявитъ о намѣреніи измѣнить или уничтожить его.

Это соглашеніе будетъ утверждено Россійскимъ Императорскимъ Посланникомъ въ Пекинѣ и Китайскимъ Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ.

Во свидетельство чего нижеподписавшіеся, должнымъ образомъ къ тому уполномоченные, подписали настоящее соглашеніе.

Написано въ Пекинѣ на англійскомъ и китайскомъ языкахъ. Два экземпляра, настоящимъ образомъ свѣренные и найденные тождественными, подписаны въ 7-й день октября 1907 года, соотвѣтствующій 1-му дню 9-й луны 33 года Правленія Гуан-сюй'я. Подлинный подписали: И. Чешевъ (М. П.), Янъ Вэнъ-Цзюнъ (М. П.). Читалъ и одобряю: Д. Покотиловъ, (М. П.) Вице-Президентъ Вай-ву-бу Лян-гу-янь (печать Вай ву-бу). 2 октября 1907 года. Съ копіей вѣрно: За старшаго контролера Телеграфной Корресподенціи Ткачевъ».

Въ главнѣйшихъ чертахъ своихъ конвенція эта дѣйствовала до 1922 г. 3-го марта 1919 года состоялось соглашеніе между Управленіемъ Китай-

ской Восточной ж. д. и Китайскимъ Министерствомъ Путей Сообщенія о подвѣскѣ одного китайскаго военно-телеграфнаго провода отъ станцій Пограничной до Маньчжуріи.

Наступившій въ 1920 году общій переломъ въ положеніи К. В. ж. д. сказался и въ постановкѣ на ней телеграфнаго дѣла.

По настоянію китайской Телеграфной Администраціи соглашеніе 1907 г. было въ минувшемъ 1922 году пересмотрѣно и видоизмѣнено въ духѣ усиленія вліянія этой Администраціи на дѣла телеграфа К. В. ж. д.

Текстъ новаго соглашенія, объявленнаго въ приказѣ по дорогѣ отъ 14-го декабря 1922 года за № 264, гласитъ:

СОГЛАШЕНІЕ

между Китайской Телеграфной Администраціей и Обществомъ Китайской Восточной желѣзной дороги.

Соглашеніе относительно обмѣна телеграфной корреспонденціи, заключенное Администраціей Китайскаго Телеграфа (называемаго дальше Телеграфной Администраціей), съ одной стороны, и Обществомъ Китайской Восточной ж. д. (называемымъ дальше Желѣзнодорожной Администраціей), съ другой стороны, 1-го дня 9-й луны 33 года царствованія Гуанъ-Сюй Дайцинской Династіи, въ настоящее время перередактировано въ нижеслѣдующемъ видѣ: 7-го дня 9-го мѣсяца въ 11-й годъ Китайской республики, соотвѣтствующаго 7-му дню сентября мѣсяца 1922 года, нижеподписавшимися представителями упомянутыхъ Управленій согласно инструкціи Министерства Путей Сообщенія Китайской республики.

Въ виду того, что отправленіе и разрѣшеніе отправлять телеграммы третьимъ лицамъ въ предѣлахъ Китая есть прерогатива Китайскаго Правительства, осуществляемая Телеграфной Администраціей;

въ виду того, что концессія, данная Китайскимъ Правительствомъ Желѣзнодорожной Администраціи, разрѣшаетъ послѣдней строить и эксплоатировать такія телеграфныя линіи, какія будутъ необходимы для эксплоатаціи ея желѣзнодорожной сѣти, ограничивая, однако, пользованіе такими телеграфными лиціями спеціальными нуждами желѣзнодорожной службы,

а также ввиду того, что въ обоюдныхъ интересахъ обѣихъ Администрацій признается нужнымъ имѣть соглашеніе относительно эксплоатаціи телеграфныхъ линій въ предѣлахъ полосы отчужденія концессіи, данной Желѣзнодорожной Администраціи,—

обѣ вышеупомянутыя стороны, признавъ каждая въ отдѣльности подлежащими соблюденію постановленія и правила, установленныя ниже, пришли къ нижеслѣдующему обоюдному соглашенію:

Статья I.

A. Съ цѣлью облегченія обмѣна телеграммъ Телеграфная Администрація соединяетъ наиболѣе важныя желѣзнодорожныя станции со своими мѣстными телеграфными конторами, понимая подъ этимъ, что Телеграфная Администрація имѣетъ право устраивать свои собственныя телеграфныя линіи и конторы, если пожелаетъ, въ любомъ мѣстѣ полосы отчужденія, какъ упомянуто выше, вблизи желѣзнодорожныхъ линій Желѣзнодорожной Администраціи.

Детали, касающіяся послѣдняго, будутъ изложены въ письмахъ, которыми обмѣняются обѣ стороны.

B. На существующихъ желѣзнодорожныхъ станціяхъ Желѣзнодорожная Администрація обязывается принимать и передавать телеграммы отъ публики и будетъ за телеграммы, имѣющія назначеніе въ мѣста, расположенныя въ предѣлахъ вышеупомянутой полосы, при передачѣ исключительно по линіямъ желѣзной дороги, брать такія ставки, которыя будутъ назначены Желѣзнодорожной Администраціей. За такія телеграммы (какъ передаваемыя, такъ и принимаемыя) Желѣзнодорожная Администрація будетъ платить Телеграфной Администраціи налогъ въ 2 цента китайскаго серебрянаго доллара за слово обыкновенныхъ частныхъ телеграммъ, одинъ центъ за слово телеграммъ прессы и шесть центовъ за слово срочныхъ частныхъ телеграммъ.

C. За телеграммы, обмѣниваемыя между станціями Желѣзнодорожной Администраціи и мѣстностями въ Россіи исключительно по желѣзнодорожнымъ и русскимъ телеграфнымъ линіямъ, Желѣзнодорожная Администрація обязуется платить Телеграфной Администраціи налогъ въ 7 цент. за слово обыкновенныхъ частныхъ телеграммъ, три съ половиною цента за слово телеграммъ прессы и двадцать одинъ центъ за слово срочныхъ частныхъ телеграммъ.

D. Всѣ телеграммы, касающіяся желѣзнодорожной службы, освобождаются отъ всякой платы.

E. Всѣ другія телеграммы, поданныя на желѣзнодорожныхъ станціяхъ, передаются въ ближайшія конторы Телеграфной Администраціи, и за такія телеграммы, какъ и за тѣ, кои имѣютъ назначеніе въ мѣстности Россіи, если онѣ передаются Телеграфной Администраціи, Желѣзнодорожная Администрація уплачиваетъ Телеграфной Администраціи полныя ставки за дальнѣйшую передачу, вычитывая и удерживая въ свою пользу слѣдующую плату за передачу, независимо, будутъ ли телеграммы составлены на китайскомъ языкѣ цифрами, или на иностранномъ языкѣ полными словами, или по коду:

Съ китайскихъ правительственныхъ телеграммъ (согласно ст. 5 Международной Телеграфной Конвенціи и правиламъ для правительственныхъ телеграммъ, утвержденнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія)—по 1 центу за слово.

Съ обыкновенныхъ частныхъ телеграммъ по 2 цента за слово;

Съ телеграммъ прессы по 1 центу за слово;

Со срочныхъ частныхъ телеграммъ по 6 центовъ за слово.

За телеграммы, отправляемыя одной изъ конторъ Телеграфной Администраціи на станцію желѣзной дороги для доставки, или дальнѣйшей передачи на другую

станцію желѣзной дороги для доставки Телеграфная Администрація уплачиваетъ Желѣзнодорожной Администраціи тѣ же ставки за передачу, каковыя указаны въ предыдущемъ параграфѣ.

F. Во время перерывовъ на линіяхъ Телеграфной Администраціи Желѣзнодорожная Администрація обязуется передавать за Телеграфную Администрацію всѣ телеграммы по своимъ линіямъ за нижеслѣдующую транзитную плату:

1. За телеграммы, отправляемыя одной изъ конторъ Телеграфной Администраціи на станцію желѣзной дороги для передачи другой конторѣ Телеграфной Администраціи, Телеграфная Администрація будетъ кредитовать счетъ Желѣзнодорожной Администраціи слѣдующими транзитными ставками, независимо отъ того, будутъ ли телеграммы составлены на китайскомъ языкѣ (цифрами) или на иностранномъ языкѣ полными словами, или по коду:

Съ китайскихъ правительственныхъ телеграммъ (см. параграфъ E настоящей статьи) по 1 центу за слово;

Съ обыкновенныхъ частныхъ телеграммъ по 3 цента за слово.

Съ телеграммъ прессы по 1½ цента за слово;

Со срочныхъ телеграммъ по 9 центовъ за слово.

2. За телеграммы изъ Китая, или мѣстъ внѣ его, съ назначеніемъ въ мѣста Россіи за ея предѣлы, когда онѣ передаются конторой Телеграфной Администраціи на станцію Желѣзнодорожной Администраціи для дальнѣйшей передачи, первая будетъ кредитовать счетъ послѣдней полной дальнѣйшей передаточной платой внѣ Китая плюсъ слѣдующія желѣзнодорожныя транзитныя ставки:

Съ китайскихъ правительственныхъ телеграммъ по 1 центу за слово;

Съ обыкновенныхъ частныхъ телеграммъ по 4 цента за слово;

Съ телеграммъ прессы по 2 цента за слово;

Со срочныхъ частныхъ телеграммъ по 12 центовъ за слово.

3. За телеграммы изъ Россіи, или мѣстъ внѣ ея, съ назначеніемъ въ Китай, или за его предѣлы, когда онѣ передаются станціей Желѣзнодорожной Администраціи конторѣ Телеграфной Администраціи для дальнѣйшей передачи, первая будетъ кредитовать счетъ послѣдней полной дальнѣйшей передаточной платой, вычитая отсюда и удерживая въ свою пользу желѣзнодорожную транзитную плату, какъ указано въ предыдущемъ параграфѣ.

Статья II.

Въ случаѣ пересмотра тарифовъ Телеграфной Администраціи размѣры платъ, отчисляемыхъ въ пользу Желѣзнодорожной Администраціи, должны быть пересматриваемы соотвѣтственно.

Статья III.

Желѣзнодорожная Администрація обязуется никоимъ образомъ не создавать конкуренціи Телеграфной Администраціи болѣе низкими тарифами или иными средствами; исключеніе составляютъ телеграммы, адресованныя въ пункты, упомянутые

въ статьѣ первой подъ литерой С, когда онѣ направляются исключительно по желѣзнодорожной и русской линіямъ.

Статья IV.

Желѣзнодорожная Администрація, принимая теллеграммы для передачи по соединительнымъ линіямъ сторонъ настоящаго, должна, въ случаѣ передачи международныхъ теллеграммъ, соблюдать правила Международной Телеграфной Конвенціи и приложенныя къ ней Служебныя Правила, а въ случаѣ всѣхъ остальныхъ телеграммъ руководствоваться Служебными Правилами Телеграфной Администраціи.

Статья V.

Спеціальные счета по обмѣну всѣхъ телеграммъ между конторами Телеграфной Администраціи и станціями Желѣзнодорожной Администраціи должны вестись въ конторахъ и на станціяхъ, гдѣ таковой обмѣнъ имѣлъ мѣсто; эти счета должны свѣряться и заключаться ежедневно.

Счета телеграммъ по обмѣну исключительно по желѣзнодорожнымъ и русскимъ телеграфнымъ линіямъ должны передаваться Желѣзнодорожной Администраціей Телеграфной Администраціи. Въ случаѣ какихъ-либо противорѣчій, найденныхъ въ этихъ счетахъ, Желѣзнодорожная Администрація соглашается оказывать представителямъ Телеграфной Администраціи полное содѣйствіе на любой изъ своихъ станцій для провѣрки журналовъ, выкопировокъ, счетовъ и телеграммъ, согласно требованіямъ обстоятельствъ.

Всѣ телеграммы, касающіяся службы телеграфа или регулированія счетовъ, передаются безплатно по телеграфнымъ линіямъ обѣихъ сторонъ.

Заключеніе счетовъ должно имѣть мѣсто въ концѣ каждаго мѣсяца, и окончательный балансъ долженъ оплачиваться черезъ два мѣсяца послѣ конца отчетнаго мѣсяца Желѣзнодорожной Администраціи въ Харбинѣ, или Телеграфной Администраціи въ Пекинѣ.

Мѣсяца считаются по Григоріанскому календарю.

Статя VI.

Взиманіе платъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ за телеграммы, передаваемыя Телеграфной Администраціи, равно какъ и взаимные разсчеты должны производиться въ китайскихъ серебряныхъ долларахъ (да-янъ).

Что касается уплаты Телеграфной Администраціи тарифовъ за телеграммы внѣ Китая, то таковые опредѣляются въ китайскихъ серебряныхъ долларахъ (да-янъ) двумя договаривающимися сторонами по четвертямъ года въ теченіе мѣсяца, предшествующаго той четверти, для которой курсъ устанавливается, при чемъ за основаніе принимается средній банковскій курсъ Шанхая за три мѣсяца, предшествующіе тому, въ теченіе котораго этотъ курсъ устанавливается.

Статья VII.

Во время переустройства, ремонта или расширенія какой-либо части телеграфныхъ линій, принадлежащихъ Телеграфной Администраціи, или въ случаѣ необходимости произведенія инспекціи линій или телеграфныхъ конторъ, расположенныхъ вблизи желѣзной дороги, служащіе Телеграфной Администраціи, какъ иностранцы, такъ и китайцы, могутъ пользоваться безплатнымъ проѣздомъ (1-го, 2-го, или 3-го класса, смотря по обстоятельствамъ) во всѣхъ поѣздахъ Желѣзнодорожной Администраціи по участку, гдѣ производится постройка, ремонтъ, или инспекція.

Безплатные билеты должны быть возвращены Желѣзнодорожной Администраціи, какъ только данная работа будетъ выполнена.

Всѣ инструменты, припасы и телеграфные матеріалы, какъ отправляемые изъ телеграфныхъ конторъ Телеграфной Администраціи, расположенныхъ въ полосѣ отчужденія Желѣзнодорожной Администраціи, такъ и посылаемые этимъ конторамъ, должны перевозиться Желѣзнодорожной Администраціей за половину обычнаго тарифа на соотвѣтствующіе предметы, но эта перевозка должна совершаться съ тою же скоростью и вниманіемъ, какъ и по полному тарифу.

Статья VIII.

Ни Телеграфная, ни Желѣзнодорожная Администраціи не должны принимать къ себѣ на службу лицъ, которыя состоятъ или три мѣсяца тому назадъ состояли на службѣ другой Администраціи, не получивъ предварительно въ каждомъ случаѣ особаго согласія этого послѣдняго.

Статья IX.

Обмѣнъ телеграммъ по соединительнымъ линіямъ между Южно-Маньчжурской и Китайской Восточной желѣзными дорогами разрѣшается только въ отношеніи желѣзнодорожныхъ служебныхъ телеграммъ. Этотъ порядокъ распространяется и на случай могущей возникнуть связи между Желѣзнодорожной Администраціей въ Маньчжуріи путемъ телеграфныхъ или какихъ-либо другихъ электрическихъ соединеній.

Статья X.

Въ случаѣ возникновенія спора относительно толкованія смысла содержанія настоящаго соглашенія англійскій текстъ его во всѣхъ случаяхъ будетъ считаться за правильный.

Настоящее соглашеніе входитъ въ силу съ 1-го декабря 1922 года и будетъ сохранять свое значеніе въ теченіе шести мѣсяцевъ послѣ заявленія, сдѣланнаго одною изъ договаривающихся сторонъ другой о желательности внести въ него измѣненія, или отмѣнить его.

Въ удостовѣреніе этого нижеподписавшіеся, надлежащимъ образомъ на это уполномоченные, и подписали настоящее соглашеніе.

Написано въ Харбинѣ на китайскомъ и англійскомъ языкахъ. Два экземпляра, надлежащимъ образомъ свѣренные и найденные правильными, подписаны на каждомъ

изъ этихъ языковъ 22 ноября 1922 г., соотвѣтствующаго 22-му дню одиннадцатаго мѣсяца одиннадцатаго года республики Китая.

Подлинный подписали:
За Китайскую Телеграфную
Администрацію
У Чу-шень,
Завѣдывающій Харбинской
Конторой.
Ли Фу-синь,
Техническій Делегатъ Министерства
Путей Сообщенія.
Ли Цин-сунь,
Контролеръ Харбинской Конторы.

За Управленіе
Китайской Восточной жел. дор.
Инженеръ **Оффенбергъ,**
Замѣститель Управляющаго
дорогою.

Переводъ съ англійскаго текста. Начальникъ Службы Телеграфа, Инженеръ *Зателлинскій.*

По подписаніи приведеннаго соглашенія между Китайской Телеграфной Администраціей и Администраціей Кит. Вост. жел. дор. состоялся обмѣнъ писемъ, предусмотрѣнныхъ ея ст. 1-ой, слѣдующаго содержанія:

Администрація Китайской Восточной желѣзной дороги.

Харбинъ, 22-го ноября 1922 года.

Китайской Телеграфной Администраціи, Харбинъ.

Милостивые Государи.

Въ отвѣтъ на Ваше письмо отъ сегодняшняго числа имѣемъ честь сообщить, что наша Администрація согласна со слѣдующимъ:

Въ случаѣ, если Ваша Администрація пожелаетъ устраивать телеграфныя линіи и конторы въ предѣлахъ полосы отчужденія нашей желѣзной дороги, то заблаговременно будетъ объ этомъ увѣдомлять нашу Администрацію и снабжать ее необходимыми чертежами намѣченныхъ къ устройству линій.

Устройство такой телеграфной линіи или линій будетъ произведено на условіяхъ, пріемлемыхъ для Вашей и нашей Администрацій, и для этой цѣли послѣдняя можетъ посылать за собственный счетъ представителей на постройку линіи для руководства. Наша Администрація также заблаговременно будетъ увѣдомлять Вашу Администрацію о всякихъ устройствахъ или исправленіяхъ

нашихъ телеграфныхъ и желѣзнодорожныхъ линій, которыя могутъ затронуть Ваши телеграфныя линіи.

Подлинное подписано: Съ совершеннымъ почтеніемъ за Администрацію Кит. Вост. жел. дор. Инженеръ *Оффенбергъ,* Замѣститель Управляющаго дорогою.

Переводъ съ англійскаго текста. Начальникъ Службы Телеграфа, Инженеръ *Затеплинскій.*

Китайская Телеграфная Администрація.

Харбинъ, 22-го ноября 1922 года.

Администраціи Китайской Восточной желѣзной дороги, Харбинъ.

Милостивые Государи.

Ссылаясь на параграфъ А статьи I договора, просмотрѣннаго и подписаннаго сегодня Вашей и нашей Администраціями, имѣемъ честь довести до Вашего свѣдѣнія слѣдующее:

Въ случаѣ, если Китайская Телеграфная Администрація найдетъ необходимымъ устраивать свои телеграфныя линіи и конторы въ предѣлахъ полосы отчужденія желѣзной дороги, какъ указано въ вышеозначенномъ договорѣ, то Ваша Администрація будетъ объ этомъ заблаговременно увѣдомлена и снабжена необходимыми чертежами намѣченныхъ къ устройству линій. Устройство такой телеграфной линіи или линій будетъ произведено на условіяхъ, пріемлемыхъ для Вашей и нашей Администрацій, и для этой цѣли первая можетъ посылать за собственный счетъ представителей на постройку линіи для руководства. Ваша Администрація также заблаговременно будетъ увѣдомлять нашу Администрацію о всякихъ устройствахъ или исправленіяхъ на своихъ телеграфныхъ и желѣзнодорожныхъ линіяхъ которыя могутъ затронуть наши телеграфныя линіи, для того, чтобы можно было предпринять необходимые шаги для поддержанія послѣднихъ въ надлежащемъ порядкѣ.

Подлинное подписано: Съ совершеннымъ почтеніемъ за Китайскую Телеграфную Администрацію *У Чу-шенъ,* Завѣдывающій Харбинской конторой. *Ли Фу-синъ,* Техническій делегатъ Министерства Путей Сообщенія. *Ли Цинсунъ,* Контролеръ Харбинской конторы.

Переводъ съ англійскаго текста. Начальникъ Службы Телеграфа, Инженеръ *Затеплинскій.*

Сопоставляя текстъ обѣихъ приведенныхъ конвенцій, нельзя не отмѣтить, что въ послѣдней изъ нихъ весьма значительно увеличены пословныя ставки и доля отчисленія въ пользу Китайской Телеграфной Администраціи, особенно для срочныхъ телеграммъ (21 центъ).

Въ этомъ отношеніи новая конвенція по существу имѣетъ до извѣстной степени запретительный характеръ, что за первые же мѣсяцы ея дѣйствія весьма невыгодно отразилось уже на обмѣнѣ телеграммъ съ Россіей и Зап. Европой, при чемъ нѣкоторые корреспонденты (напр. телеграфныя агентства) предпочитаютъ пользоваться безпроволочнымъ телеграфомъ.

Значительно усилено также наблюденіе Китайской Администраціи за отчетностью телеграфа К. В. ж. д.

Отмѣчая крупные успѣхи въ современной постановкѣ телеграфнаго дѣла въ Китаѣ, надо однако признать создавшееся для телеграфа К. В. ж. д. положеніе весьма затруднительнымъ и нуждающимся въ пересмотрѣ в сторону пониженія ставокъ телеграфнаго тарифа.

Свѣдѣнія о технической сторонѣ дѣятельности телеграфа К. В. ж. д. помѣщаются ниже въ спеціальной главѣ.

Организація почтовой части на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ и въ ея полосѣ отчужденія.

Когда строители К. В. ж. д. впервые прибыли въ Маньчжурію, здѣсь не существовало никакихъ правильно организованныхъ почтовыхъ сношеній. По мѣрѣ развитія работъ и увеличенія числа желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ, а также причастныхъ къ постройкѣ дороги лицъ: подрядчиковъ, торговцевъ и пр., вопросъ этотъ сталъ пріобрѣтать все болѣе и болѣе существенное значеніе.

Въ связи съ этимъ по ходатайству Правленія Общества уже въ 1899 году въ Харбинѣ была учреждена правительственная почтовая контора обычнаго типа. Съ введеніемъ въ Маньчжурію въ 1900 году русскихъ войскъ для подавленія боксерскихъ волненій во многихъ пунктахъ ея были открыты примѣнительно къ «Положенію о полевомъ управленіи войскъ въ военное время» полевыя почтовыя конторы, долгое время обслуживавшія затѣмъ нужды всего русскаго населенія края. Въ концѣ 1902 года въ связи съ предположе-

ніями объ эвакуаціи Маньчжуріи возникъ вопросъ объ основаніяхъ дальнѣйшей организаціи здѣсь почтоваго дѣла по выводѣ войскъ *).

Вопросъ этотъ разсматривался въ 1903 году въ Особомъ Совѣщаніи при Министерствѣ Финансовъ подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Финансовъ Романова, а потомъ и при Министерствѣ Внутр. Дѣлъ подъ предсѣдательствомъ Дурново. Однако, выработанныя этими совѣщаніями предположенія не могли быть осуществлены въ виду начавшейся вскорѣ войны съ Японіей.

Въ періодъ военныхъ дѣйствій во всемъ раіонѣ операцій нашихъ армій дѣйствовали попрежнему полевыя учрежденія почтоваго вѣдомства.

Въ 1906 году, въ связи съ предстоявшей ко 2 апрѣля 1907 года окончательной эвакуаціей нашихъ войскъ (за исключеніемъ желѣзнодорожной охраны) изъ предѣловъ Маньчжуріи, вновь возникъ вопросъ о томъ, на какихъ основаніяхъ могли бы быть организованы почтовыя сношенія на территоріи К. В. ж. д.

По этому поводу 25 августа 1906 года было опять созвано Особое Совѣщаніе при Министерствѣ Финансовъ подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Чистякова, при участіи представителей Министерства Иностранныхъ Дѣлъ Коростовца и Внутреннихъ Дѣлъ Рункевича (Нач. Отд. Гл. Управленія Почтъ и Телеграфовъ).

Принявъ во вниманіе предшествующіе матеріалы и работы по этому сложному вопросу, непосредственную заинтересованность въ томъ или иномъ его разрѣшеніи Китайскаго Правительства и иностранныхъ державъ, членовъ Всемірнаго Почтоваго Союза, Совѣщаніе послѣ весьма продолжительнаго обмѣна мнѣній, изложенныхъ въ особомъ пространномъ журналѣ (архивъ Пекинскаго Отдѣла Правленія **), высказалось за желательность организовать почтовую часть въ Маньчжуріи распоряженіемъ и за счетъ общеимперскаго почтово-телеграфнаго вѣдомства на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Въ Харбинѣ и на станціяхъ Маньчжурія и Пограничная открываются правительственныя почтовыя конторы общаго съ Имперіей типа.

2) На прочихъ станціяхъ К. В. ж. д., гдѣ это будетъ признано по соглашенію Министровъ Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ необходимымъ, вводятся почтовыя операціи на основаніи Высочайше утвержденныхъ 24 января 1900 г.

*) Вопросъ о транзитной перевозкѣ международной почты по линіи и на морскихъ пароходахъ О-ва К. В. ж. д. возникъ и получилъ свое разрѣшеніе по соглашенію съ Международнымъ Почтовымъ Союзомъ еще въ 1902 г.

**) См. Приложеніе XI.

«правилъ объ организаціи почтовыхъ операцій на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ и въ волостныхъ правленіяхъ», съ расширеніемъ предусмотрѣннаго сими правилами круга операцій путемъ допущенія пріема и выдачи на означенныхъ станціяхъ: а) денежныхъ пакетовъ и посылокъ цѣнностью до 500 р. и б) денежныхъ переводовъ на сумму до 200 руб., съ примѣненіемъ къ этой послѣдней операціи порядка, установленнаго для обмѣна денежныхъ переводовъ съ иностранными государствами.

3) Установленныя означенными правилами нормы вознагражденія станціонныхъ агентовъ повышаются для начальниковъ станцій до 360 р. и для ихъ помощниковъ до 270 р. въ годъ.

Препровождая этотъ журналъ Совѣщанія Предсѣдателю Совѣта Министр., П. А. Столыпину, Министръ Финансовъ высказалъ, въ развитіе приведенныхъ въ немъ положеній, нижеслѣдующее:

Милостивый Государь,
Петръ Аркадьевичъ!

Препровождая при семъ копію журнала Особаго Совѣщанія по организаціи почтовой части въ Маньчжуріи, имѣю честь увѣдомить Ваше Высокопревосходительство, что я съ своей стороны не встрѣчаю препятствій къ организаціи почтовой части на территоріи Кит. Вост. жел. дор. на изложенныхъ въ немъ основаніяхъ въ томъ лишь случаѣ, если можно съ увѣренностью сказать, что сосредоточеніе почтовой части на сей территоріи по эвакуаціи Маньчжуріи въ вѣдѣніи русскаго Почтово-Телеграфнаго Вѣдомства не вызоветъ какихъ-либо серьезныхъ осложненій при обезпеченіи нашихъ интересовъ въ дѣлѣ перевозки международной почты по названной дорогѣ.

Переходя къ вопросу о томъ, на какихъ станціяхъ К. В. ж. д. было бы желательно ввести почтовыя операціи по правиламъ 24 января 1900 г., считаю долгомъ высказать, что, согласно представленнымъ Управляющимъ дорогою даннымъ, на первое время операціи эти надлежало бы открыть на слѣдующихъ 18 станціяхъ, а именно: Харбинъ, Хайларъ, Цицикаръ, Аньда, Чжаланьтунь, Бухэду, Ханьдаохэцзы, Имяньпо, Куаньченцзы, Мулинъ, Чжалайноръ, Яомынь, Эхо, Хайлинъ, Ашихэ, Таолаочжоу и Мяньдухэ. Въ девяти изъ означенныхъ пунктовъ (Хайларъ, Бухэду, Цицикаръ, Чжаланьтунь, Аньда, Имяньпо, Ханьдаохэцзы, Мулинъ, Куаньченцзы) организація почтовыхъ операцій была намѣчена еще образованнымъ въ 1903 г. при Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ, подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря Дурново, Совѣщаніемъ; что же касается остальныхъ станцій (Харбинъ, Яомынь, Чжалайноръ, Эхо, Хай-

линъ, Ашихэ, Уцзими, Таолаочжоу и Мяньдухэ), то необходимость введенія на нихъ помянутыхъ операцій вызывается слѣдующими соображеніями:

Харбинъ состоитъ изъ нѣсколькихъ поселковъ, наиболѣе значительными изъ коихъ являются Пристань и Новый Городъ. При разбросанности и многочисленности населенія города проектируемой одной почтовой конторы общаго съ Имперіей типа является недостаточно, и было бы крайне желательно обезпечить еще въ какомъ-либо пунктѣ Харбина возможность производства хотя бы упрощенныхъ почтовыхъ операцій на основаніи вышеупомянутыхъ правилъ. На ст. Яомынь имѣется оборотное депо, которое предполагается обратить въ коренное, и, кромѣ того, тамъ образовался довольно значительный поселокъ, особенно разросшійся за время стоянки тамъ войскъ. При станціи Чжалайноръ находятся большія угольныя разработки Общества и крупный поселокъ съ населеніемъ болѣе 6.000 человѣкъ. Ст. Эхо является мѣстомъ стоянки отряда Пограничной Стражи и двухъ ротъ и батальоннаго Штаба Заамурской желѣзнодорожной бригады. При ст. Хайлинъ развивается за послѣднее время мукомольное дѣло. Ст. Ашихэ расположена вблизи отъ китайскаго города того же имени (до 40.000 населенія). При ст. Уцзими находятся крупныя лѣсныя заготовки Общества, а также угольныя копи. Ст. Таолаочжоу, находящаяся у рѣки Сунгари, имѣетъ большое значеніе для производящагося въ громадномъ размѣрѣ сплава лѣса. На ст. Мяньдухэ съ оборотнымъ депо проживаетъ значительное количество служащихъ Общества.

Какъ выяснено въ журналѣ Совѣщанія, работы у станціонныхъ агентовъ К. В. ж. д. по почтовымъ операціямъ будетъ гораздо больше, чѣмъ на Сибирской ж. д., гдѣ таковыя операціи организуются обыкновенно только на тѣхъ станціяхъ, около которыхъ нѣтъ никакого населенія. Въ соотвѣтствіи съ симъ я полагалъ бы необходимымъ предусмотрѣть для 13 наиболѣе значительныхъ станцій Китайской дороги, гдѣ сразу можно ожидать большого развитія почтовыхъ операцій *), кредитъ изъ расчета не на одного, а на двухъ помощниковъ начальниковъ станцій.

Такимъ образомъ, размѣръ денежныхъ средствъ, подлежащихъ отпуску Об-ву К. В. ж. д. на веденіе почтовыхъ операцій за счетъ кредитовъ Гл. Упр. Почтъ и Телеграфовъ, могъ бы быть опредѣленъ, по моему мнѣнію, на будущій годъ на основаніи имѣющихся нынѣ данныхъ и установленныхъ совѣщаніемъ нормъ для 13-ти вышеупомянутыхъ пунктовъ—въ 12,220 рублей и для пяти остальныхъ пунктовъ—въ 3,350 р., а всего въ—15,570 рублей.

*) Таковыми, по мнѣнію С. Ю. Витте, надлежало признать слѣдующія 13 ст.: Харбинъ, Хайларъ, Цицикаръ, Аньда, Чжаланьтунь, Бухэду, Ханьдаохэцзы, Имяньпо, Куаньченцзы, Мулинъ, Чжалайноръ, Яомынь, Эхо.

Почтовыя операціи на вышеназванныхъ станціяхъ К. В. ж. д. надлежало бы, по моему мнѣнію, открывать по мѣрѣ того, какъ въ соотвѣтствующихъ пунктахъ будутъ упраздняться дѣйствующія нынѣ тамъ полевыя конторы. Такъ какъ полевая контора при ст. Эхо прекратила свои дѣйствія съ 1-го сентября, то въ видахъ обезпеченія возможности производства почтовыхъ операцій на названной станціи я призналъ бы желательнымъ по возможности неотлагательно открыть на ней таковыя. Потребныя для сего Об-ву денежныя средства на остающуюся часть года, въ видахъ ихъ незначительности и отсутствія по смѣтѣ Гл. Упр. Почтъ и Телеграфовъ соотвѣтствующаго на сіе кредита, могли бы быть приняты Обществомъ на свой счетъ.

Сообщая о вышеизложенномъ, имѣю честь покорнѣйше просить Ваше Высокопревосходительство въ случаѣ, если съ вашей стороны не встрѣтится къ сему какихъ-либо препятствій, не отказать внести проектированныя совѣщаніемъ т. сов. Чистякова основанія организаціи почтовой части на территоріи К. В. ж. д. на обсужденіе особаго, подъ предсѣдательствомъ Вашего Высокопревосходительства, совѣщанія для разсмотрѣнія вопросовъ, касающихся дѣятельности Об-ва названной дороги.

Пользуясь случаемъ просить Васъ, Милостивый Государь, принять увѣреніе въ совершенномъ моемъ почтеніи и искренной преданности (подп.) Коковцовъ. № 496—19-го сентября 1906 года».

Намѣченныя совѣщаніемъ мѣропріятія не вызвали тогда какихъ-либо возраженій и уже къ 1908 году были открыты почтовыя операціи на 18-ти главнѣйшихъ станціяхъ К. В. и Уссурійской ж. д. Въ связи съ расформированіемъ въ августѣ 1907 года Управл. Почтъ и Телеграфовъ войскъ Д. В. всѣ почтовыя отдѣленія полосы отчужденія поступили въ вѣдѣніе вновь учрежденнаго XI-го отдѣла перевозки почтъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Китайское правительство косвеннымъ образомъ санкціонировало этотъ порядокъ вещей заключеніемъ въ 1909 году съ Обществомъ К. В. ж. д. нижеслѣдующаго спеціального соглашенія на перевозку корреспонденціи Императорской китайской почты:

«1) Въ каждомъ почтовомъ вагонѣ будетъ устроено отдѣленіе въ 1,5—2 метра по длинѣ русскаго вагона, предоставляемое въ распоряженіе Администраціи китайскихъ почтъ для перевозки официальной китайской корреспонденціи.

2) Вся официальная китайская корреспонденція будетъ перевозиться въ этихъ отдѣленіяхъ безплатно. Для эскортированія ея въ таковыхъ будутъ допускаться китайскій чиновникъ и курьеръ.

3) За перевозку въ названныхъ отдѣленіяхъ частной корреспонденціи китайская Администрація должна уплатить К. В. ж. д. за первый годъ сумму въ (10,800 руб.) десять тысячъ восемьсотъ рублей. Уплата будетъ производиться черезъ каждые три мѣсяца.

4) Вся частная корреспонденція, которая не помѣстится за недостаткомъ мѣста въ помянутыхъ отдѣленіяхъ, будетъ перевозиться въ багажныхъ вагонахъ поѣздовъ почтовыхъ и микстъ (т.-е. предназначенныхъ для почты и пассажировъ) съ уплатой въ двойномъ размѣрѣ багажнаго тарифа, дѣйствующаго по всѣмъ линіямъ К. В. ж. д.

Примѣчаніе: Исключеніе составляютъ печатныя произведенія, журналы и прочее, плата за провозъ которыхъ послужитъ предметомъ особаго соглашенія.

5) Расходы по передѣлкѣ и устройству в почтовыхъ вагонахъ отдѣленій для перевозки офиціальной китайской корреспонденціи будутъ лежать на Администраціи китайскихъ почтъ, которая, сверхъ того, будетъ уплачивать сумму триста (300) руб. ежегодно за каждый вагонъ за содержаніе и обычный ремонтъ этихъ отдѣленій.

6) Строго воспрещается провозить въ предназначенныхъ въ почтовыхъ вагонахъ для китайской почты отдѣленіяхъ что либо, кромѣ почтовыхъ посылокъ.

7) К. В. ж. д. не беретъ никакой отвѣтственности за цѣлость перевозимой въ ея вагонахъ китайской корреспонденціи.

Составлено въ двухъ оригиналахъ въ Пекинѣ 6/19 февраля 1909 года и подписано:

От имени администраціи К. В. ж. д. Р. Барбье, Завѣдывающій Пекинскимъ Отдѣломъ, и одобрено И. Коростовецъ, Чрезвычайный Посланникъ и Полномочный Министръ Россіи.

М. П.

Отъ имени Администраціи китайскихъ почтъ Т. Пири, Гл. Секретарь Императорскихъ почтъ, Робертъ Бредоръ, Гл. Инспекторъ Императорскихъ Таможенъ и Почтъ».

Только что описанный порядокъ почтовыхъ сношеній на К. В. ж. д. благополучно существовалъ до самаго послѣдняго времени и лишь въ связи съ событіями 1920 г. (отмѣна экстерриторіальности русскихъ и т. д.) всѣ рус-

скія почтовыя конторы въ январѣ 1921 года въ предѣлахъ полосы отчужденія были въ экстренномъ порядкѣ закрыты китайскими властями и взамѣнъ ихъ введены китайскія почтовыя учрежденія. Мѣра эта, особенно первое время, благодаря различію языковъ, необходимости пользоваться латинскимъ алфавитомъ для адресовъ и другимъ неудобствамъ явилась значительнымъ стѣсненіемъ для мѣстнаго русскаго населенія. Въ настоящее время полоса отчужденія въ почтовомъ отношеніи входитъ въ общую сѣть Китайской республики. 1 мая 1922 года объявлено соглашеніе о передачѣ О-вомъ К. В. ж. д. вагоновъ китайскому почтовому Управленію для перевозки почты (см. Прил. XII).

Чтобы судить о степени интенсивности почтовыхъ сношеній въ полосѣ отчужденія, приведемъ нѣкоторыя цифры, относящіяся въ видѣ примѣра къ 1912 г., какъ протекавшему во всѣхъ отношеніяхъ наиболѣе нормально.

За этотъ годъ на всѣхъ ст. ст. К. В. ж. д. было произведено 72,262 денежныхъ перевода на сумму 3.591,115 р. 41 коп., отправлено посылокъ цѣнныхъ и безъ цѣны—11,080, заказныхъ отправленій—115,452. Отъ продажи почтовыхъ марокъ выручено—78.756 р. 87 к.

Въ виду численности въ описываемое время европейскаго населенія полосы отчужденія, около 115,000 человѣкъ, эти цифры слѣдуетъ признать весьма значительными *).

Необходимо отмѣтить, что помимо упомянутыхъ почтовыхъ конторъ при Управленіи Кит. Вост. жел. дор. еще съ 1908 года существовалъ особый почтовый отдѣлъ, свѣдѣнія о работѣ котораго включены въ главу о службѣ телеграфа, въ составѣ котораго этотъ отдѣлъ находился.

Таможни, пошлины и налоги.

Не малый историческій интересъ представляютъ также таможенныя отношенія Россіи и Китая въ полосѣ отчужденія. Несмотря на истекшее 25-лѣтіе со дня заключенія договора о постройкѣ дороги—отношенія эти до самаго послѣдняго времени не могли считаться вполнѣ урегулированными.

Еще задолго до проведенія Кит. Вост. жел. дор. обоими правительствами принимались мѣры къ установленію дружественныхъ торговыхъ сношеній. Изъ актовъ прошлаго столѣтія, отмѣчающихъ этапы этихъ отношеній, можно отмѣтить Айгунскій трактатъ, заключенный 16 мая 1858 года, и дополнительный Пекинскій договоръ, отъ 2 ноября 1860 года.

По ст. 2 трактата и ст. 4 договора: «для взаимной дружбы двухъ государствъ дозволена взаимная торговля проживающимъ по рр. Уссури, Амуру и

*) Упомянутое выше экстренное закрытіе русскихъ почтовыхъ учрежденій лишаетъ возможности привести аналогичныя цифровыя данныя за болѣе поздній періодъ.

Сунгари подданнымъ обоихъ государствъ». Слѣдовательно, еще съ 1858 года русскіе имѣли право торговли въ Маньчжуріи и при томъ не только въ пригpаничной ея полосѣ, но и на широкихъ площадяхъ всего бассейна Сунгари. Правда, долгое время это право русскими не осуществлялось, но въ 1895 г., т.-е. еще до заключенія договора о постройкѣ дороги, русскіе пароходы начали появляться на Сунгари и ея притокѣ Нонни.

Такимъ образомъ, упомянутыми трактатомъ и договоромъ были опредѣленно установлены добрососѣдскія торговыя отношенія, подтвержденныя и развитыя затѣмъ болѣе подробно Правилами для сухопутной торговли съ Китаемъ, заключенными по Петербургскому договору 12/24 февраля 1881 года.

Статьею 1-ю этихъ Правилъ было установлено: «По границѣ обоихъ государствъ на разстояніи 50 верстъ (100 кит. ли) въ ту и другую сторону, дозволяется свободная и безпошлинная торговля между русскими и китайскими подданными. Въ надзорѣ за этой торговлею каждое государство будетъ слѣдовать своимъ пограничнымъ постановленіямъ».

Такой порядокъ вещей автоматически возобновлялся затѣмъ каждое десятилѣтіе. Однако, 1-го января 1913 г., когда вслѣдъ за состоявшейся 16-го января 1909 года отмѣной порто-франко *) во Владивостокѣ были отмѣнены и привиллегіи въ 50-верстной полосѣ.

Значеніе для торговыхъ отношеній обоихъ государствъ этой 50-верстной полосы было подробно выяснено въ докладѣ т. сов. Забугина, командированнаго въ 1895 г. на Дальній Востокъ.

Изъ этого доклада видно, что такъ какъ всѣ предшествующіе трактаты и правила вырабатывались безъ участія экспертовъ отъ Министерства Финансовъ, то въ нихъ не было вполнѣ ясно опредѣлено, въ чемъ именно заключались «безпошлинность» (таможенная или торговая) и «свобода», указанныя въ цитированныхъ выше правилахъ, а равно—и въ чемъ долженъ былъ заключаться надзоръ за ними въ указанной полосѣ по соотвѣтствующимъ «пограничнымъ постановленіямъ».

На практикѣ эта неясность была разрѣшена въ томъ смыслѣ, что безпошлинность понималась лишь какъ освобожденіе въ пятидесятиверстной полосѣ товаровъ отъ уплаты таможенной пошлины. Такъ, повидимому, разсматривало это положеніе китайское правительство и, когда въ Семирѣченской области близъ границы была учреждена Россійскимъ Правительствомъ Бахтинская таможня, китайскія власти предъявили протестъ, признанный Степнымъ Генералъ-Губернаторомъ основательнымъ. Однако и сами китайскія вла-

*) «Порто-франко» по русской офиціальной терминологіи «вольная гавань».

сти въ г. Фугдинѣ, въ устьѣ рѣки Сунгари, въ предѣлахъ 50-верстной полосы учредили китайскую таможню, взимавшую отпускную пошлину съ идущихъ по Амуру товаровъ, при чемъ съ русской стороны по этому поводу протестовъ не было.

Установленіе 50-верстной безпошлинной полосы имѣло въ виду оживить сухопутную торговлю въ этой малонаселенной полосѣ, притянуть къ ней новоселовъ и пріучить пограничныхъ жителей къ болѣе частымъ взаимоотношеніямъ, что въ извѣстной степени и достигалось.

Такъ благопріятно складывались пограничныя отношенія двухъ сосѣднихъ государствъ еще задолго до заключенія договора о постройкѣ Китайской Восточной желѣзной дороги.

Въ договорѣ же этомъ, заключенномъ 27-го августа 1896 г., къ вопросу о таможняхъ имѣли отношеніе параграфы: 6, 7 и 10, коими было постановлено: (въ § 6) что «... доходы Общества, всѣ его поступленія и тарифы для перевозки пассажировъ и товаровъ... освобождаются отъ всякихъ пошлинъ и налоговъ», въ § 7—что «всѣ предметы и матеріалы, необходимые для сооруженія, эксплоатаціи и ремонта линіи, освобождаются отъ оплаты всякими таможенными пошлинами и сборами, а равно всякими внутренними пошлинами и налогами», и въ § 10—что товары, вывозимые въ Китай изъ Россіи и обратно по Китайской Восточной ж. д., будутъ оплачиваться соотвѣтственно ввозной и вывозной пошлинами, на $^1/_3$ меньше пошлины, взимаемой въ китайскихъ морскихъ таможняхъ; при отправкѣ же внутрь страны—они подлежатъ, кромѣ того, оплатѣ транзитной пошлиной равной половинѣ взысканной съ нихъ ввозной пошлины, что освобождаетъ ихъ отъ всякаго дополнительнаго обложенія. Товары, за которые не будетъ уплачено транзитной пошлины, будутъ подлежать оплатѣ всѣми установленными внутри страны заставными и акцизными пошлинами.

Товары и багажъ пассажировъ, перевозимые транзитомъ отъ одной русской станціи до другой, освобождаются отъ таможенныхъ пошлинъ, а также отъ всякихъ внутреннихъ налоговъ и сборовъ».

Въ заключительной своей части этотъ же § 10 устанавливалъ обязанность китайскаго правительства учредить въ двухъ пограничныхъ пунктахъ желѣзнодорожной линіи свои таможни.

Учрежденіе этихъ таможенъ нормировало въ интересахъ Китая пропускъ внутрь страны опредѣленныхъ товаровъ, оплаченныхъ транзитной пошлиной, и въ то же время гарантировало русскихъ отъ какихъ-либо дальнѣйшихъ пошлинныхъ или налоговыхъ взысканій со стороны китайскихъ властей,

Въ дальнѣйшемъ вопросъ о таможняхъ протекалъ слѣдующимъ образомъ.

Въ періодъ постройки К. В. ж. д. русское таможенное вѣдомство, въ виду существованія въ Россіи винной монополіи и въ цѣляхъ противодѣйствія ввозу иностраннаго спирта, признало необходимымъ устроить въ приграничныхъ пунктахъ К. В. ж. д., на ст. ст. Маньчжурія и Пограничная и м. Лахасусу русскія таможни, назначеніе которыхъ, сверхъ упомянутаго, заключалось бы въ сборѣ пошлинъ за иностранные товары, идущіе въ Россію, а изъ китайскихъ за одинъ только чай, идущій за предѣлы Приамурскаго края, да и то лишь въ случаѣ согласія на то провозителя.

Таможни эти, кредиты на которыя были отпущены еще въ 1900 году, въ виду боксерскихъ безпорядковъ удалось открыть лишь въ 1902 году. Онѣ находились въ вѣдѣніи общеимперскаго русскаго Таможеннаго Вѣдомства, для чего въ Харбинѣ долженъ былъ находиться особый таможенный Инспекторъ, проживавшій временно во Владивостокѣ впредь до постройки для него въ Харбинѣ особаго помѣщенія.

Вопросъ же о проведеніи въ жизнь упомянутаго заключительнаго постановленія цитированнаго выше § 10 объ организаціи китайскихъ таможенъ былъ возбужденъ китайскимъ правительствомъ не сразу, а лишь въ 1906 г., при чемъ для вырѣшенія всѣхъ деталей этого дѣла и согласованія дѣятельности русскихъ и будущихъ китайскихъ таможенъ было образовано въ Харбинѣ особое совѣщаніе, открывшее свои дѣйствія 25 февраля 1907 года.

На этомъ совѣщаніи присутствовали съ русской стороны: Россійскій Императорскій Генеральный Консулъ въ Харбинѣ, В. Ф. Люба, Окружной Таможенный Инспекторъ Заамурскаго района С. И. Латкинъ, Завѣдывающій Коммерческой Частью Кит. Вост. жел. дор. В. А. Романъ и Уполномоченный Управляющаго дорогою по сношенію съ китайскими властями Е. В. Даніэль. Съ китайской стороны: Вице-Предсѣдатель Гиринскаго Бюро харбинскій таможенный Даотай Ду Сіо-инъ, Предсѣдатель Цицикарскаго Бюро Даотай Сунъ Сяолянь и Таможенный Комиссаръ Н. А. Коноваловъ, состоявшій до этого послѣдняго назначенія Старшимъ Секретаремъ при Главномъ Инспекторѣ китайскихъ морскихъ таможенъ Робертѣ Гартѣ.

Работы совѣщанія, какъ и по многимъ другимъ ранѣе упомянутымъ вопросамъ, пріобрѣли весьма затяжной характеръ и потребовали неоднократныхъ указаній изъ Петербурга и Пекина.

Главными пунктами расхожденія явились слѣдующіе вопросы:

1) Распространяется ли дѣйствіе 50-ти верстной полосы на товары, ввозимые по желѣзной дорогѣ, — причемъ въ конечномъ результатѣ

вопросъ этотъ былъ разрѣшенъ утвердительно, согласно русской точкѣ зрѣнія.

2) Объ учрежденіи таможни въ Харбинѣ, на чемъ настаивалъ Таможенный Комиссаръ, принципіально расходясь въ этомъ отношеніи съ Управляющимъ дорогой генераломъ Хорватомъ, видѣвшимъ въ учрежденіи этой таможни значительное стѣсненіе развитію русской торговли; и

3) Существованіе русской таможни въ Лахасусу при впаденіи Сунгари въ Амуръ, на китайской территоріи.

Сущность второго вопроса видна изъ писемъ ген. Хорвата за этотъ періодъ на имя Россійскаго Посланника въ Пекинѣ.

Въ письмѣ отъ 4 октября 1908 года говорится, между прочимъ, что при выработкѣ «Временныхъ Таможенныхъ Правилъ» китайскіе делегаты не разъ поднимали вопросъ о желательности учрежденія Отдѣленія китайскихъ Императорскихъ Морскихъ Таможенъ въ Харбинѣ, мотивируя свою мысль тѣмъ что наибольшая часть ввозимыхъ въ Маньчжурію русскихъ и иностранныхъ товаровъ приходится на долю Харбина, досмотръ этихъ грузовъ китайской таможней на Харбинской станціи значительно облегчилъ бы работу двухъ дѣйствующихъ согласно договора пограничныхъ таможенъ на станціяхъ Маньчжурія и Пограничная и избавилъ бы штатъ китайской таможни отъ необходимости спѣшно и поверхностно производить работу во избѣжаніе задержки грузовъ въ пути.

Такой порядокъ представлялъ бы съ ихъ точки зрѣнія также не малыя удобства для желѣзной дороги и мѣстныхъ коммерсантовъ.

Русскіе делегаты, какъ равно и самъ Управляющій дорогой, не имѣли принципіальныхъ возраженій противъ этого предложенія и не разъ выражали готовность приступить къ детальному его обсужденію, тѣмъ болѣе, что въ это время интересовавшее Управленіе дороги заключеніе договоровъ на отчужденіе земель и эксплоатацію лѣсовъ (см. предыдущую главу) благополучно приближалось къ концу и не было причинъ проявлять неуступчивость по отношенію къ обоснованнымъ китайскимъ предложеніямъ.

Однако, послѣдовавшіе затѣмъ факты указали, что отношенія китайскихъ властей складывались все болѣе и болѣе не въ пользу русскихъ, благодаря чему уступчивость въ смыслѣ расширенія таможенныхъ правъ Китая на желѣзной дорогѣ казалась по меньшей мѣрѣ несвоевременной.

Въ видѣ примѣра въ письмѣ Д. Л. Хорвата указывается, что договоръ на отчужденіе земель, заключенный годъ тому назадъ, до сего времени не могъ быть осуществленъ и не согласованы въ порядкѣ § XI заготовленные планы

отчужденія единственно вслѣдствіе неразсмотрѣнія договора китайскими властями.

Затѣмъ имѣлось основаніе предполагать, что Китайское Правительство желало связать съ дѣятельностью Морскихъ Таможенъ и функціи своихъ внутреннихъ таможенныхъ учрежденій, хотя бы по отношенію только къ грузамъ, перевозимымъ по желѣзной дорогѣ изъ одной провинціи въ другую. Между тѣмъ, это являлось бы равнозначущимъ косвенному участію китайцевъ въ установленіи тарифовъ и вообще повело бы къ значительному расширенію дѣятельности китайскихъ чиновниковъ въ полосѣ отчужденія.

Указанныя обстоятельства побудили Управляющаго дорогою высказаться въ конечномъ счетѣ противъ открытія таможни въ Харбинѣ, сославшись на полную необходимость придерживаться точнаго смысла контракта, предусматривающаго лишь двѣ пограничныхъ таможни.

Въ другомъ послѣдующемъ письмѣ также на имя Россійскаго Императорскаго Посланника въ Пекинѣ ген. Хорватъ вновь подтверждалъ свой взглядъ о нежелательности открытія въ Харбинѣ китайской таможни, ссылаясь на опытъ дѣятельности пограничныхъ таможенъ на ст. ст. Маньчжурія и Пограничная, давшій указаніе не въ пользу сближенія съ этими учрежденіями.

Въ практикѣ этихъ таможенъ имѣли мѣсто случаи неправомѣрной задержки грузовъ, грузы русскихъ коммерсантовъ таксировались по очень высокой расцѣнкѣ и вообще таможни своими ставками стремились играть замѣтно репрессивную роль въ отношеніи многихъ русскихъ коммерческихъ начинаній. Въ то же время по иниціативѣ китайской таможни была отнята отъ русскихъ судовладѣльцевъ обстановка р. Сунгари, предполагалось ввести на ней тоннажный сборъ и т. д.

Открытіемъ таможни въ Харбинѣ создавался бы, съ точки зрѣнія Управляющаго дорогой, прецедентъ для открытія таможенъ и въ другихъ пунктахъ К. В. ж.д., что могло невыгодно отразиться на коммерческой дѣятельности дороги и русскихъ коммерсантовъ, тѣмъ болѣе, что по договору Китайское Правительство имѣло право открывать Таможни только въ пограничныхъ пунктахъ.

Возвращаясь къ особому Совѣщанію, слѣдуетъ отмѣтить, что при выработкѣ нѣкоторыхъ положеній о взаимодѣйствіи русскихъ и китайскихъ таможенъ, китайскіе члены Совѣщанія заявили, что правила эти пойдутъ на утвержденіе въ Пекинъ, гдѣ не знаютъ о существованіи русскихъ таможенъ на ст. Маньчжурія и Пограничная, къ тому же расположенныхъ на китайской территоріи, и, что поэтому нужно предварительно ознакомить Вай-ву-бу (Мин-во Иностранныхъ Дѣлъ) съ этимъ положеніемъ вещей. Особенно же вол-

новало китайскихъ представителей существованіе русской таможни въ Лахасусу, что, между прочимъ, побудило ген. Хорвата обратиться съ телеграммой къ русскому Министру Финансовъ съ указаніемъ, что китайскія власти усматриваютъ въ актѣ существованія этой таможни открытое и непрекращающееся нарушеніе суверенныхъ правъ Китая и при всякомъ случаѣ подчеркиваютъ неисполненіе обѣщаній, уклоняясь съ своей стороны отъ благопріятнаго рѣшенія вопросовъ, интересующихъ русскихъ. Считая крайне нежелательнымъ обострять отношенія съ китайцами и не предполагая требовать за это какой либо компенсаціи, ген. Хорватъ просилъ о немедленномъ закрытіи этой таможни, указывая, что китайскія власти изъявляютъ даже согласіе возмѣстить стоимость построекъ въ Лахасусу.

Такимъ образомъ, пререканій возникало очень много, и лишь 23 іюня 1907 года послѣдовало сообщеніе Князя Цина Россійскому Императорскому Посланнику въ Пекинѣ, въ которомъ указывалось, что Россійское и Китайское Правительства обсудили четыре статьи «Временнаго положенія» и постановили произвести по этому вопросу обмѣнъ сообщеній, при чемъ день производства этого обмѣна будетъ считаться и днемъ открытія дѣятельности китайскихъ морскихъ таможенъ.

Статьи эти были редактированы слѣдующимъ образомъ:

Ст. I. Безпошлинная торговля въ 50-ти верстной полосѣ по границѣ обоихъ государствъ предусмотрѣна русскими правилами для сухопутной торговли; вмѣстѣ съ симъ соглашеніемъ на постройку К. В. ж. д. Китаю предоставляется право учредить на различныхъ пунктахъ ж.-д. линіи таможни. Нынѣ Китай соглашается на то, чтобы товары, провозимые по желѣзной дорогѣ на станціи въ предѣлахъ 50-ти верстной пограничной полосы, временно, на основаніи договора, освобождались отъ оплаты пошлиной.

Ст. II. Вопросъ объ опредѣленіи раіона, въ предѣлахъ котораго товары, ввозимые по желѣзнодорожной линіи, подлежатъ оплатѣ пошлиной въ размѣрѣ двухъ третей морского таможеннаго тарифа, разрѣшается, какъ слѣдуетъ ниже: въ г. Харбинѣ отъ центральнаго вокзала отводится раіонъ, радіусъ котораго составляетъ 10 ли (5 верстъ); на наиболѣе важныхъ станціяхъ, а именно: Маньчжурія, Чжалайноръ, Хайларъ, Чжалантунь, Фуляэрди, Ашихэ, Имяньпо, Хайлинъ, Эхо, Мулинь, Пограничная, Шуанченпу, Лаошаогоу, Ямынь, Куаньченцзы — опредѣляется раіонъ радіусомъ въ 5 ли (2,5 версты). Принимая во вниманіе, что на ст. ст. Маньчжурія и Пограничная (Суйфеньхэ) распространяются постановленія о 50-ти верстной полосѣ,

то лишь на остальныхъ 14 станціяхъ опредѣляются раіоны, въ предѣлахъ коихъ фактически вводится взиманіе пошлины въ размѣрѣ $^{2}/_{3}$ морского таможеннаго тарифа. На всѣхъ прочихъ станціяхъ К. В. ж. д. для этого же мѣропріятія опредѣляются раіоны радіусомъ въ 3 ли (1,5 версты). Товары, ввозимые изъ вышеперечисленныхъ пунктовъ черезъ установленныя границы раіоновъ, причисляются къ категоріи товаровъ, отправляемыхъ внутрь страны, оплачиваются до размѣровъ полной пошлины и къ нимъ примѣняются правила касательно ввоза товаровъ внутрь страны.

Ст. III. Взиманіе пошлины въ размѣрѣ двухъ третей морского таможеннаго тарифа съ товаровъ, провозимыхъ по желѣзной дорогѣ, является спеціальнымъ соглашеніемъ между Китаемъ и Россіей. Китай признаетъ, однако, возможнымъ, за исключеніемъ товаровъ русскаго происхожденія, распространить эту льготу, предоставленную Россіи, и на всѣ товары иностраннаго происхожденія, провозимые по К. В. ж. д. въ Маньчжурію. При этомъ по отношенію къ товарамъ, не освобожденнымъ на основаніи правилъ о сухопутной торговлѣ отъ уплаты пошлинъ, примѣняется новый морской тарифъ въ размѣрѣ $^{2}/_{3}$ онаго.

Ст. IV. Обсужденныя нынѣ спеціальныя статьи являются правилами, вводимыми въ видѣ опыта въ таможняхъ Сѣверной Маньчжуріи. Если необходимы будутъ дополненія и измѣненія, а равно возникнутъ неудобства для китайскаго таможеннаго вопроса и явится нужда въ извѣстныхъ измѣненіяхъ, то таковыя по истеченіи одного года имѣютъ быть взаимно обсуждены. Подробныя правила таможенъ, а равно и опредѣленіе районовъ и перечисленіе всѣхъ малыхъ станцій обсуждаются, производятся и вырабатываются въ непродолжительномъ времени делегатами обоихъ правительствъ.

Въ развитіе приведенныхъ положеній вскорѣ были разработаны «Временныя правила для дѣйствія Китайскихъ Морскихъ Таможенъ на ст. Маньчжурія и Пограничная (Суйфеньхэ)», построенныя на совмѣстной и согласованной работѣ русскихъ и китайскихъ таможенныхъ учрежденій, утвержденныя и опубликованныя 30 мая 1908 года.

Въ объявленіи отъ того же числа объ этихъ Правилахъ Таможеннаго Комиссара указывалось, что они, въ случаѣ надобности, подлежатъ частичному измѣненію впредь до окончательнаго признанія ихъ правительствами Китая и Россіи.

Правила эти полностью приведены нами въ отдѣлѣ приложеній *), въ текстѣ же упомянемъ лишь нѣкоторыя статьи этихъ Правилъ, имѣющія непосредственное отношеніе къ общимъ принципамъ излагаемаго вопроса,

*) См. прилож. XII.

Въ ст. 1 Правилъ указано, что Китайскія Таможни на основаніи контракта 1896 г. открываются китайскимъ правительствомъ на ст. Маньчжурія и Пограничная съ подчиненіемъ ихъ Главной Таможнѣ въ Харбинѣ. На станціяхъ Хорхонтэ и Мулинъ устанавливаются Китайскими Таможнями контрольные пункты для наблюденія за движеніемъ грузовъ и взиманія пошлины съ товаровъ, вывозимыхъ изъ предѣловъ 50-верстной, льготной, пограничной полосы.

Ст. 2 устанавливаетъ, что товары, слѣдующіе по К. В. ж. д. черезъ означенныя таможни въ Россію и въ обратномъ направленіи, подлежатъ оплатѣ ввозной и вывозной таможенной пошлины въ размѣрѣ ²/₃ ставокъ Китайскихъ Таможенъ.

Таможни эти согласно ст. 3 собираютъ исключительно лишь таможенные сборы и транзитныя пошлины съ грузовъ, направленныхъ внутрь страны изъ станціонныхъ районовъ, не производя взиманія какихъ-либо иныхъ внутреннихъ пошлинъ или сборовъ.

Въ примѣчаніи къ этой статьѣ указанъ размѣръ транзитныхъ пошлинъ.

По ст. 58—товары, слѣдующіе въ одинъ изъ пунктовъ въ предѣлахъ станціонныхъ районовъ и оплатившіе ввозную и транзитную пошлины, могутъ быть переотправляемы въ мѣстности внутри страны.

Согласно ст. 41 грузы, слѣдующіе по К. В. ж. д. изъ одной мѣстности Россійской Имперіи въ другую черезъ Маньчжурію,—освобождаются отъ всякихъ пошлинъ.

По ст. 5—товары, назначенные на ст., расположенныя въ 50-верстной полосѣ отъ границы, выпускаются по досмотру свободно и безпошлинно.

Согласно ст. 6 ввозной пошлиной оплачиваются грузы, слѣдующіе изъ Россіи на станціи, расположенныя за предѣлами 50-верстной полосы отъ границы.

По ст. 17—грузы, слѣдующіе изъ Россіи въ Маньчжурію въ одинъ изъ пунктовъ, расположенныхъ въ 50-верстной полосѣ отъ границы, пропускаются безъ взысканія пошлины.

Ст. 60 опредѣляетъ грузы, недопускаемые къ ввозу и вывозу на основаніи ст. 15 Правилъ о сухопутной торговлѣ 1881 г.

Ст. 7 указываетъ, что дѣйствіе таможенъ основывается на трактатѣ 1881 г. съ приложенными къ нему Правилами о сухопутной торговлѣ, на контрактѣ 1896 г. на постройку дороги, на принципіальныхъ Правилахъ, изложенныхъ въ нотахъ Китайскаго Министерства Иностранныхъ дѣлъ и Россійскаго Посланника въ Пекинѣ 23 и 25 іюня, на настоящихъ Временныхъ

Правилахъ и на общихъ инструкціяхъ Генеральнаго Инспектора Императорскихъ Китайскихъ Морскихъ Таможенъ,—поскольку таковыя примѣнимы къ сухопутнымъ условіямъ торговли.

Наконецъ, ст. 67 устанавливаетъ, что всѣ постановленія о льготной пошлинѣ или объ освобожденіи отъ таковой относятся и къ почтовымъ посылкамъ, а дальнѣйшія статьи до 88 трактуютъ о порядкѣ досмотра, оплаты и пропуска этихъ почтовыхъ посылокъ, какъ ввозимыхъ, такъ и вывозимыхъ.

Правила эти въ главнѣйшихъ чертахъ дѣйствуютъ и понынѣ, съ добавленіемъ временныхъ таможенныхъ правилъ о надзорѣ за движеніемъ судовъ, привозомъ и вывозомъ товаровъ на рѣкѣ Сунгари, введенныхъ по протоколу 26 іюля (8 августа) 1910 года (см. приложеніе XII.)

Съ 1920 года по особому соглашенію Управленія таможенъ съ Коммерческой Частью Управленія дороги досмотръ грузовъ, слѣдующихъ транзитомъ въ Россію, производится въ Харбинѣ.

Нельзя сказать, чтобы въ предѣлахъ означенныхъ договоровъ и соглашеній таможенная практика протекала вполнѣ гладко. Такъ Членъ Ревизіоннаго Комитета Общества К. В. ж. д., Н. А. Коноваловъ, въ бытность его Членомъ Правленія въ 1918 г. возбудилъ вопросъ объ освобожденіи всякаго рода предметовъ и матеріаловъ, предназначенныхъ исключительно для собственныхъ нуждъ дороги, отъ оплаты всякими таможенными и внутренними пошлинами, сборами и налогами.

Возникшая по этому поводу переписка представляетъ собой большой интересъ въ смыслѣ иллюстраціи детальнаго толкованія одной изъ основныхъ статей договора 1896 г. на постройку К. В. ж. д., а именно ст. 7, приведенной полностью выше.

Въ китайскихъ и русскихъ текстахъ этой статьи было первоначально пропущено слово: «эксплоатація», имѣвшееся въ основномъ французскомъ текстѣ, включенное позднѣе и въ русскій текстъ, гласящій нынѣ такъ: «Всѣ предметы и матеріалы, необходимые для сооруженія, ремонта линіи и эксплоатаціи, освобождаются отъ оплаты и т. д.».

Въ виду возникшей неясности къ китайскому и русскому текстамъ этой статьи уже въ 1899 г. было добавлено слѣдующее примѣчаніе:

«При установленіи настоящей статьи и сравненіи текстовъ во французскомъ текстѣ послѣ словъ: «ремонта линіи» было еще слово—«эксплоатація». Согласно заявленія Таможеннаго Кимиссара фонъ-Грота, Канцлеръ Ли Хунчжанъ въ то время сказалъ, что слово—«эксплоатація» въ настоящей статьѣ

равнозначуще по смыслу со словами: «ремонтъ линіи», слѣдовательно одно и то же понятіе повторяется, въ виду сего въ первоначальномъ переводѣ на китайскій языкъ въ китайскомъ текстѣ было опущено слово: «эксплоатація». Но это измѣненіе не сдѣлано намѣренно, въ виду чего не было сдѣлано распоряженія вычеркнуть это слово во французскомъ текстѣ. Въ виду сего между французскимъ и китайскимъ текстами есть небольшая несогласованность, о чемъ считается необходимымъ при семъ упомянуть».

Указанное примѣчаніе на практикѣ иногда упускали изъ виду, что вело къ недоразумѣніямъ, и уже въ 1899 г. возникъ вопросъ о толкованіи текста въ отношеніи матеріаловъ, пріобрѣтенныхъ въ Шанхаѣ для строющейся Китайской Восточной желѣзной дороги.

Изъ переписки Цзунъ-ли-ямыня и Генеральнаго Инспектора Морскихъ Таможенъ видно, что ими было предложено ограничительное толкованіе права на безпошлинный ввозъ въ томъ смыслѣ, что не взимается лишь ввозная пошлина въ Китай, китайская же вывозная пошлина съ матеріаловъ, пріобрѣтаемыхъ въ Китаѣ, должна взиматься, о чемъ и были увѣдомлены Таможенные Комиссары.

Въ то время договоръ на постройку дороги разсматривался, какъ секретное соглашеніе, и текстъ его, очевидно, не былъ извѣстенъ Генеральному Комиссару Морскихъ Таможенъ, такъ какъ иначе онъ врядъ ли бы далъ приведенное выше указаніе.

Однако, послѣ протеста пекинскаго представителя дороги противъ этого толкованія Цзунъ-ли-ямынь въ отвѣтѣ отъ 5/17 марта 1899 года, вопреки своего прежняго толкованія, согласился съ приведенными доводами объ освобожденіи отъ пошлины вообще, однако, повидимому, не увѣдомилъ объ этомъ Генеральнаго Комиссара.

Положеніе, установленное ст. 7 договора, впослѣдствіи было подтверждено и развито въ 1908 г. Временными Правилами для дѣйствія Китайскихъ Таможенъ на ст. ст. Маньчжурія и Пограничная» (ст. 37) и въ 1910 г. упомянутымъ «Сунгарійскимъ Протоколомъ» (ст. 5). Въ обѣихъ приведенныхъ статьяхъ говорится, что всѣ предметы и матеріалы, нужные для постройки, эксплоатаціи и исправленія линіи К. В. ж. д., освобождаются (ст. 5 «Сунгарійскаго Протокола»—по р. Сунгари) отъ всякихъ таможенныхъ налоговъ и пошлинъ, также и отъ внутреннихъ. Дѣйствіе обѣихъ статей распространяется и на всѣ предметы, необходимые для охраны линіи.

До европейской войны всѣ матеріалы и припасы для дороги ввозились черезъ ст. ст. Маньчжурію, Пограничную и Сунгарійскія рѣчныя таможни безъ

недоразумѣній. Однако, начиная съ европейской войны и въ особенности со времени русской революціи, желѣзнодорожные матеріалы пришлось пріобрѣтать въ Шанхаѣ, Тяньцзинѣ, Ханькоу, Калганѣ и др., а также въ Японіи и Америкѣ, перевозя ихъ черезъ Дайренъ и Аньдунь, гдѣ таможни не имѣли практики пропуска подобныхъ грузовъ и руководствовались циркулярными разъясненіями 1898 и 1899 гг., не согласованными со ст. 7 договора и впослѣдствіи измѣненными, и стали взимать пошлину, уплачиваемую подъ протестомъ.

Вслѣдствіе этого 8 октября 1918 г. Управляющій К. В. ж. д. просилъ Россійскаго Посланника въ Пекинѣ ходатайствовать передъ Китайскимъ Правительствомъ о безпошлинномъ провозѣ матеріаловъ для нуждъ дороги. Во исполненіе этого Россійская Миссія представила Вай-цзяо-бу*) свою памятную записку отъ 16 октября 1918 г. за № 154, прося снестись съ Главнымъ Таможеннымъ Управленіемъ для разъясненія таможнямъ во внутреннемъ Китаѣ и Южной Маньчжуріи установленнаго договоромъ порядка.

Главное Таможенное Управленіе черезъ Вай-цзяо-бу (отношеніе послѣдняго отъ 15 ноября 1919 г. за № 73) увѣдомило Россійскую Миссію о согласіи на освобожденіе на время войны матеріаловъ для нуждъ дороги, покупаемыхъ въ Среднемъ Китаѣ, Японіи и Америкѣ и провозимыхъ черезъ Таможни въ Пекинѣ, Дайренѣ, Аньдунѣ, Нючжуанѣ, Тяньцзинѣ и Ханькоу, при чемъ указало, что съ окончаніемъ европейской войны долженъ войти въ дѣйствіе старый порядокъ.

Въ то же время въ перечнѣ этихъ пунктовъ не былъ упомянутъ Калганъ, а между тѣмъ въ ноябрѣ 1918 г. Управленіе дороги командировало именно въ Калганъ агентовъ для пріемки тулуповъ, полушубковъ и валеныхъ сапогъ, при чемъ во избѣжаніе недоразумѣній и задержки въ доставкѣ означенныхъ предметовъ вновь было возбуждено спеціальное ходатайство о безпошлинномъ пропускѣ этого груза черезъ Калганскую таможню, какъ не включенную въ упомянутый перечень.

Однако, Главное Таможенное Управленіе сообщило, что оно затрудняется безпошлинно отпустить означенные предметы, какъ не подходящіе подъ категорію предметовъ, необходимыхъ для «постройки или исправленія линіи».

Очевидно, таможней и на этотъ разъ не были приняты во вниманіе ст. ст. 7 договора 1896 года и 37-ая «Временныхъ таможенныхъ правилъ» о безпошлинномъ пропускѣ предметовъ, необходимыхъ для эксплоатаціи, подъ каковую категорію вполнѣ подходили полушубки, предназначавшіеся для нуждъ дороги.

Вслѣдствіе создавшагося положенія членъ правленія г. Коноваловъ вновь представилъ въ Главное Таможенное Управленіе записку отъ 28 февраля

*) Мин-во Иностр. дѣлъ.

1919 г. съ изложеніемъ исторіи этого вопроса. Въ отвѣтъ на эту записку Главное Таможенное Управленіе препроводило циркуляръ отъ 11 марта 1919 г. за № 348 о согласіи съ доводами Н. А. Коновалова и предписало всѣмъ таможнямъ впредь безпошлинно пропускать всѣ матеріалы, необходимые какъ для ремонта, такъ и для эксплоатаціи линіи К. В. ж. д., а также возвратить уже уплаченныя подъ протестомъ или въ депозитъ пошлины.

Однако и это послѣднее распоряженіе Главнаго Таможеннаго Управленія было распространено лишь на подвѣдомственныя Управленію морскія таможни и туземныя таможни въ предѣлахъ радіуса 50 ли, контролируемые Таможенными Комиссарами, таможнямъ же, находящимся въ непосредственномъ подчиненіи Министерству Финансовъ, напр. Калганской, или туземнымъ таможнямъ внѣ предѣла радіуса въ 50 ли, такихъ разъясненій преподано не было.

Такую сложную переписку, не исчерпанную и до сего времени, вызвало неточное толкованіе одного лишь термина «эксплоатація».

Въ дальнѣйшемъ прохожденіи вопроса о таможняхъ имѣются слѣдующія детали.

Въ началѣ 1921 г. китайскими властями было предъявлено русскому таможенному вѣдомству срочное требованіе о перенесеніи дѣятельности русскихъ таможенъ на ст. ст. Маньчжурія и Пограничная изъ китайскихъ предѣловъ, а Указомъ Президента Китайской Республики отъ 8 января 1922 г. объявлено объ уничтоженіи съ 1 апрѣля того же года пошлинныхъ льготъ на грузы, ввозимые въ станціонные районы К. В. ж. д. черезъ сухопутныя границы на ст. ст. Маньчжурія и Пограничная.

Перенесеніе русскихъ таможенъ изъ предѣловъ полосы отчужденія несомнѣнно сопровождалось бы значительнымъ разстройствомъ налаженнаго долгими годами таможеннаго аппарата и съ этой точки зрѣнія невыгодно отразилось бы на экспортѣ К. В. ж. д.; то или иное разрѣшеніе этого вопроса лежитъ въ плоскости современныхъ русско-китайскихъ отношеній и находится до настоящаго времени въ стадіи длящихся отсрочекъ.

Что же касается уничтоженія льготныхъ пошлинъ, то таковое явилось бы кореннымъ нарушеніемъ цитированной выше ст. 10 основного договора на постройку дороги, гдѣ китайскимъ правительствомъ гарантируется взиманіе съ провозимыхъ по желѣзной дорогѣ товаровъ лишь $^2/_3$ пошлиннаго тарифа.

Въ связи съ этимъ въ послѣдовавшемъ особомъ объявленіи Комиссара Китайскихъ Морскихъ Таможенъ было указано, что порядокъ льготнаго взиманія пошлинъ сохраняется на прежнихъ основаніяхъ.

Такимъ образомъ, таможенный вопросъ для К. В. ж. д. еще не урегулированъ и очевидно будетъ находиться въ неопредѣленномъ положеніи впредь до общаго разрѣшенія русской проблемы.

Въ неразрывной связи съ таможеннымъ вопросомъ стоятъ налоги и пошлины, взимаемые китайскими властями съ товаровъ и грузовъ, какъ въ С. Маньчжуріи вообще, такъ и въ частности въ полосѣ отчужденія.

Та или иная постановка этого дѣла въ раіонѣ экономическаго вліянія К. В. ж. д. не могла съ самыхъ же первыхъ годовъ не отражаться самымъ существеннымъ образомъ на интересахъ дороги, на движеніи коммерческихъ грузовъ, отчасти на тарифныхъ мѣропріятіяхъ и т. д. Между тѣмъ, именно въ области мѣстной налоговой политики всегда царила, царитъ и понынѣ, значительная неопредѣленность и неустойчивость, отсутствіе системы, чрезмѣрная множественность объектовъ и поводовъ къ обложенію, при чемъ этотъ несовершенный порядокъ вещей всей своей тяжестью ложится преимущественно на китайскіе и, въ послѣдніе годы, на русскіе коммерческіе круги.

Исторія налоговаго вопроса въ Маньчжуріи представляется въ высшей степени сложной и доступной изслѣдованію только особо свѣдущихъ, и опытныхъ спеціалистовъ. Въ настоящемъ очеркѣ позволительно поэтому коснуться лишь тѣхъ моментовъ и сторонъ этого дѣла, которые наиболѣе сильно давали себя чувствовать въ работѣ К. В. ж. д.

Маньчжурія являлась всегда по преимуществу земледѣльческой страной и въ этомъ отношеніи весьма интересно прослѣдить, какъ отражалась налоговая политика мѣстныхъ властей на хлѣбномъ рынкѣ.

Мы видимъ, что зерновой хлѣбъ облагался до 1901 г. различными сборами: ли-киннымъ—при перевозкѣ хлѣба изъ одной провинціи въ другую; лоди-дзю-анемъ—за выгрузку зерна (ло—выгружать, ди—земля) и т. п. Всѣ эти сборы реформой 1901 года были замѣнены тю-ли-дзю-анемъ, въ основу котораго легъ ли-кинный сборъ. Впервые ли-кинный сборъ, или тысячный налогъ, былъ введенъ въ 50 годахъ, когда возстаніе тайпинговъ потребовало особаго напряженія платежныхъ силъ страны. Этотъ вначалѣ временный налогъ послѣдовательными распоряженіями правительства былъ обращенъ въ постоянный и потому вызывалъ сильнѣйшіе протесты, особенно среди торговаго класса. Считаясь съ недовольствомъ населенія, правительство нѣсколько разъ проэктировало его отмѣну.

Такое же недовольство торговаго класса, однако, вызвалъ и «тю-ли-дзюань», несмотря на мѣры, принимаемыя китайскими властями для упорядоченія

его сбора. Самыя эти мѣры встрѣчали противодѣйствіе, уклоненіе отъ платежа и враждебное отношеніе къ фирмамъ, берущимъ на себя по китайскимъ обычаямъ сборъ казенныхъ пошлинъ.

Тю-ли-дзю-ань, установленный въ 1901 г., или девятитысячный сборъ (тю—девять, ли—тысячный, дзюань—вольный даръ) представляетъ сборъ съ торговыхъ фирмъ при продажѣ ими зерна, или налогъ на право торговли хлѣбными продуктами. Размѣръ этого сбора въ переводѣ на процентное отношеніе равенъ 0,9% продажной стоимости хлѣба.

Затѣмъ слѣдуетъ доу-шуй — сборъ съ единицы мѣры зерна (доу — мѣра сыпучихъ тѣлъ-1/10 дана, или для пшеницы -1 п. 10 ф., шуй—пошлина). Этотъ сборъ неодинаковъ для разныхъ сортовъ хлѣба, — для пшеницы онъ равенъ 30 ченамъ, т. е. около 2 коп. Сборъ этотъ уплачивался покупателемъ зерна и имѣлъ характеръ налога на право покупки зерна, и сколько бы разъ одинъ и тотъ же хлѣбъ не покупался въ той или другой провинціи, каждый разъ съ покупателя взыскивался доу-шуй до тѣхъ поръ, пока хлѣбъ не достигалъ своего потребителя.

Чеа-дзю-ань—сборъ съ каждой подводы, нагруженной зерномъ.

Че-коу-шуй — при ввозѣ хлѣба за предѣлы страны, въ размѣрѣ около 5% стоимости продукта.

По открытіи движенія по К. В. ж. д. уже съ 1901 г. китайскія власти дѣлали попытки ввести въ полосѣ отчужденія нѣчто вродѣ таможеннаго досмотра черезъ особыхъ чиновниковъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ. На этихъ же чиновниковъ былъ также возложенъ сборъ внутреннихъ пошлинъ съ грузовъ, обращающихся въ полосѣ отчужденія, но Управленіе дороги всегда опротестовывало эти мѣропріятія, ссылаясь на ихъ преждевременность впредь до заключенія на этотъ предметъ особыхъ соглашеній и несоотвѣтствіе ихъ договору 1896 года.

Въ концѣ 1905 года Китайскимъ правительствомъ была учреждена въ Харбинѣ должность особаго таможеннаго даотая (Гуань-дао). Назначенный на эту должность Ду Сіо-инъ съ первыхъ же дней принялъ особо энергичныя мѣры къ возможно болѣе интенсивному сбору пошлинъ. Такъ, имъ были введены правила, обезпечивающія ежегодно поступленіе въ казну попеннаго и пошлиннаго сборовъ за лѣсные матеріалы, заготовленные въ предѣлахъ Гиринской провинціи, при чемъ право эксплоатаціи лѣсныхъ площадей выдавалось имъ только лицамъ, вносившимъ предварительно всѣ пошлины и за лѣсъ, выработанный ими въ предшествующіе годы.

Въ отношеніи хлѣбныхъ пошлинъ Ду Сіо-инъ провелъ мѣру, вызвавшую сильные протесты съ стороны харбинскихъ мукомоловъ и торговцевъ хлѣбомъ, а именно — по его представленію гиринскій дзянь-дзюнь утвердилъ за фирмой Цзюй-хуа-гунъ исключительное право производить ссыпку и торговлю хлѣбомъ въ Фудядянѣ, при чемъ на эту же фирму имъ было возложено взиманіе пошлинъ съ хлѣбовъ, поступающихъ въ харбинскій раіонъ.

Русско-Китайскій банкъ и харбинскіе мукомолы были настолько встревожены исключительными правами, предоставленными этой фирмѣ, что возбудили передъ Россійскимъ Посланникомъ въ Пекинѣ ходатайство объ опротестованіи дѣйствій Ду Сіо-ина, такъ какъ иначе, по ихъ мнѣнію, вся хлѣбная торговля харбинскаго раіона могла оказаться монополизированной фирмой Цзюй-хуа-гунъ.

Въ своемъ докладѣ по этому вопросу въ 1906 году Уполномоченный по сношенію съ китайскими властями, Е. В. Даніэль, указывалъ, что §-омъ 6 договора 1896 года съ полной категоричностью, рѣдко употребляемой въ договорахъ, установлено, что «О-ву предоставляется право безусловнаго и исключительнаго управленія своими землями», чѣмъ опредѣлено абсолютное право администрированія полосы отчужденія.

Однимъ изъ существенныхъ мотивовъ ко включенію этой статьи являлось, по мнѣнію Е. В. Даніэля, желаніе оградить торговую жизнь будущихъ поселковъ отъ подчиненія правиламъ китайской несовершенной таможенной политики, часто зависящей отъ каприза мѣстной администраціи, или случайныхъ мѣстыхъ нуждъ.

Если допустить дѣйствіе китайскихъ таможенныхъ правилъ о взиманіи пошлинъ съ торгово-промышленныхъ предпріятій въ полосѣ отчужденія, то, имѣя въ виду основное мѣстное правило о взысканіи пошлины при каждомъ переходѣ товара изъ рукъ въ руки, сколько бы разъ это ни повторялось, всѣ зародившіяся здѣсь предпріятія, отъ огромныхъ магазиновъ до базарныхъ лавочекъ включительно, должны бы были открыть свои двери китайскимъ таможеннымъ досмотрщикамъ и, такимъ образомъ, русскіе принуждены были бы отказаться отъ своего исключительнаго права, предоставленнаго § 6 договора, не говоря уже о размѣрахъ платежей, которые могли потребовать китайскія власти.

Такъ, пшеница, купленная по 60—70 коп. за пудъ и разъ уже оплаченная на мѣстѣ покупки пошлиной (доу-шуй), по переработкѣ ея въ высшій сортъ муки, стоимостью 2 руб. за пудъ — вновь оплачивалась бы пошлиной, но уже не съ 60—70 к., а съ 2 р., т.-е. со стоимости фабриката, затѣмъ сдѣланное изъ той же муки кондитерское печенье, стоимостью 40—50 р. за

пудъ, вновь должно быть оплачено пошлиной съ этой суммы на фабрикѣ, затѣмъ въ магазинѣ и такъ далѣе.

Ясно, что такая система, неудовлетворительная даже въ странѣ, производящей одно сырье, становится совершенно непріемлемой при возникновеніи обрабатывающей промышленности.

Соображенія эти играли, по мнѣнію г. Даніэля, большую роль при составленіи договора на постройку дороги, въ силу чего полоса отчужденія и была поставлена въ совершенно исключительное положеніе въ сравненію съ остальной Маньчжуріей. Очевидно, что составитель договора, добившись таможенныхъ льготъ для товаровъ, ввозимыхъ въ полосу отчужденія изъ Россіи, не счелъ удобнымъ разрабатывать въ этомъ же договорѣ сложный вопросъ о внутреннихъ китайскихъ пошлинахъ и нашелъ удачный выходъ для освобожденія отъ нихъ мѣстныхъ товаровъ, прибывающихъ въ полосу отчужденія, въ администрированіи этой полосы исключительно русскими.

Отсутствіе въ договорѣ 1896 года указаній на оплату мѣстныхъ товаровъ въ полосѣ отчужденія внутренними пошлинами могло бы послужить для китайскихъ властей лишь поводомъ для возбужденія вопроса о заключеніи особаго торговаго договора между Петербургомъ и Пекиномъ.

Въ послѣдующій періодъ китайскія власти вновь неоднократно предпринимали шаги къ взиманію всякаго рода налоговъ и пошлинъ въ полосѣ отчужденія, стремясь использовать для этого главнымъ образомъ станціи желѣзной дороги и предлагая за извѣстную плату предоставить начальникамъ этихъ станцій принимать къ отправкѣ лишь грузы, уже оплаченные мѣстными пошлинами.

Однако, Управленіе К. В. ж. д. все время твердо стояло на той точкѣ зрѣнія, что взиманіе мѣстныхъ налоговъ можетъ имѣть мѣсто лишь за предѣлами полосы.

За послѣдніе годы со времени перехода администрированія полосы въ руки китайскихъ властей налоговый вопросъ въ полосѣ отчужденія пріобрѣлъ особо острое для интересовъ Кит. Вост. жел. дор. значеніе.

При разсмотрѣніи введенныхъ и вводимыхъ нынѣ въ районѣ К. В. ж. д. налоговъ, сборовъ и пошлинъ необходимо вновь оговориться, что дать сколько нибудь исчерпывающее ихъ описаніе представляется дѣломъ чрезвычайно затруднительнымъ; въ этомъ отношеніи мы отсылаемъ интересующихся читателей къ недавно появившейся цѣнной книгѣ А. Е. Герасимова «Китайскіе налоги въ Сѣверной Маньчжуріи».

Характеризуя же мѣстные многочисленные налоги и сборы во всей ихъ обширной совокупности, необходимо отмѣтить ихъ слѣдующіе основные дефекты.

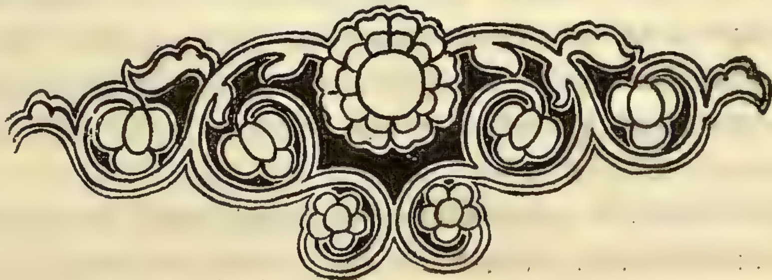
Налоги эти нерѣдко вводятся неожиданно, безъ предварительнаго и заблаговременнаго оповѣщенія плательщиковъ, по размѣрамъ своимъ они часто не соотвѣтствуютъ стоимости предметовъ обложенія, лишены должной системы и единства, такъ какъ установленіе и взиманіе ихъ производится самыми разнообразными вѣдомствами, учрежденіями и даже отдѣльными лицами (таможнями, начальниками провинцій, военными властями,акцизными управленіями, полиціей и т. д.).

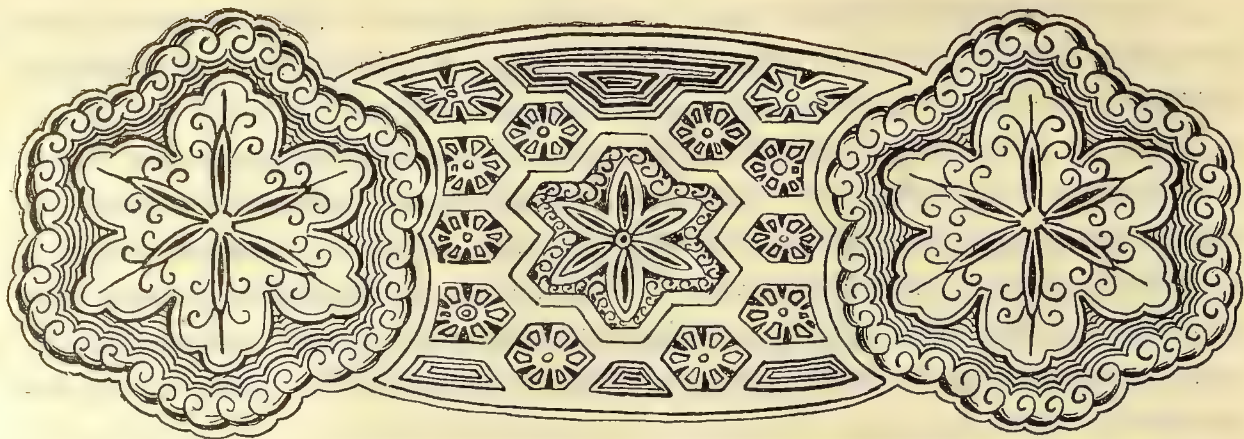
Между тѣмъ, природныя богатства и производительныя силы Маньчжуріи могли бы интенсивно развиваться лишь при условіи бережнаго и внимательнаго отношенія къ сельско-хозяйственнымъ и торгово-промышленнымъ интересамъ, что въ корнѣ нарушается описанной налоговой политикой; эта политика, въ частности, весьма тяжело отражается на интересахъ К. В. ж. д. даже и тогда, когда тѣ или иныя налоговыя мѣры не направлены непосредственно на дорогу, но ведутъ нерѣдко къ сокращенію перевозокъ, вынуждаютъ понижать тарифы, и безъ того уже доведенные до минимума, и т. д.

За послѣднее время замѣчено, напримѣръ, что снабженіе Приморья мясомъ маньчжурскаго скота сокращается, такъ какъ доставка его морскимъ путемъ изъ Кореи и Циндао обходится дешевле.

Указанные дефекты налоговъ и пошлинъ неоднократно побуждали уже администрацію К. В. ж. д. обращаться къ китайскимъ властямъ съ ходатайствами объ урегулированіи этого исключительной важности вопроса (протоколъ засѣданія Правленія О-ва отъ 28 февраля 1922 г. за № 1505, протоколъ Общаго Собранія Акціонеровъ отъ 18 оклября 1922 г. за № 4 и т. д.).

Однако, и до настоящаго времени наличность налоговаго пресса, не соразмѣреннаго съ платежными силами страны и уровнемъ ея экономическаго развитія, продолжаетъ крайне вредно отражаться на интересахъ мѣстнаго населенія, преимущественно китайскаго и русскаго, а также и на дѣятельности главной жизненной артеріи края – Кит. Вост. ж. д.





Глава XVII.

Первые шаги въ дѣлѣ административнаго и судебнаго устройства полосы отчужденія.—Цзяо-ше-цзюй. -Дѣло объ убійствѣ подполковника Генеральнаго Штаба Богданова.—Даотай Джоумянъ.

дной изъ совершенно исключительныхъ особенностей предпріятія Кит. Вост. ж. д. являлось то, что по договору 1896 года на желѣзнодорожное управленіе была возложена, въ силу необходимости, также и задача административнаго устройства того района, по которому дорога имѣла проходить въ предѣлахъ отчужденныхъ для нея земель.

Это основное положеніе, встрѣтившее, какъ увидимъ, въ своемъ практическомъ проведеніи много разногласій и споровъ, было включено въ текстъ самого контракта 1896 года.

По прибытіи на мѣсто постройки русскіе дѣятели встрѣтили страну, не достаточно развитую въ смыслѣ гражданственности, а въ районѣ магистрали даже весьма мало заселенную, съ провинціальной китайской администраціей, совершенно чуждой привычныхъ намъ пріемовъ и методовъ управленія. Въ связи съ этимъ передъ русскими піонерами открылось здѣсь громадное поле работы по организаціи мѣстнаго административнаго и отчасти судебнаго аппаратовъ, а также и по изысканію способовъ наилучшаго и быстраго согласованія интересовъ самой дороги и будущихъ русскихъ поселенцевъ съ интересами, правосознаніемъ и особенностями мѣстнаго коренного населенія, чуждаго намъ по языку и культурѣ.

Эта работа властно диктовалась не какой-либо политикой, а самою жизнью и логикой событій, поставившихъ дорогу съ первыхъ же шаговъ ея

постройки и дѣятельности лицомъ къ лицу съ цѣлою арміей китайскихъ подрядчиковъ, поставщиковъ, рабочихъ, привезенныхъ въ большинствѣ изъ другихъ провинцій Китая, и т. д.

Сразу же сдѣлалась очевидной необходимость созданія на самомъ мѣстѣ постройки какого то живого согласительнаго органа, который могъ бы быстро разбираться въ естественно возникавшихъ первое время спорахъ и недоразумѣніяхъ, отправлять элементарное правосудіе по наименѣе сложнымъ дѣламъ, не затягивая ихъ движенія путемъ обращенія въ далекій Пекинъ, что весьма охотно практиковалось не въ мѣру осторожными маньчжурскими бюрократами. Необходимо было въ разрѣшеніи этихъ повседневныхъ, касающихся дороги вопросовъ и дѣлъ какъ то отгородиться отъ большой политики, которая непремѣнно давала себя чувствовать въ пекинскихъ рѣшеніяхъ.

Эта задача была вскорѣ же по прибытіи строителей въ районъ постройки весьма удачно разрѣшена Главнымъ Инженеромъ А. I. Юговичемъ путемъ особыхъ соглашеній съ мѣстными китайскими властями объ образованіи такъ называемыхъ дипломатическихъ бюро (Цзяо-ше-цзюй).

По справедливости можно сказать, что проведенная этими соглашеніями постановка правовыхъ взаимоотношеній между китайскимъ населеніемъ, съ одной стороны, и дорогою и русскимъ населеніемъ по дѣламъ дороги, съ другой, по своей дальновидности и оригинальности явилась весьма крупнымъ нашимъ идейнымъ успѣхомъ въ Маньчжуріи.

Необходимо помнить, что согласно Тяньцзинскому трактату 1859 г. разбирательство всякаго рода дѣлъ между русскими и китайскими подданными въ мѣстахъ, открытыхъ для международной торговли, должно было производиться китайскими властями совмѣстно съ русскимъ консуломъ или лицомъ, представляющимъ власть Россійскаго Правительства въ данномъ мѣстѣ. Слѣдуя буквѣ этого трактата, администрація дороги была бы должна, за отсутствіемъ въ то время русскихъ консуловъ въ Сѣверной Маньчжуріи, обращаться каждый разъ въ Нью-чжуанъ (Инкоу), значительное разстояніе котораго отъ желѣзнодорожной магистрали являлось само по себѣ огромнымъ неудобствомъ, не говоря уже о томъ, что дороги Маньчжуріи временами становились и становятся совсѣмъ непроѣзжими. Такая отрѣзанность отъ внѣшняго міра, между прочимъ, сыграла также наряду съ другими изложенными выше мотивами свою роль въ признаніи необходимости заключенія особаго соглашенія съ дзянь-дзюнями трехъ восточныхъ провинцій объ организаціи на мѣстѣ, въ главнѣйшихъ пунктахъ постройки, особыхъ смѣшанныхъ коллегій для разсмотрѣнія всякаго рода недоразумѣній и дѣлъ, ка-

сающихся мѣстныхъ жителей и связанныхъ съ интересами дороги; при этомъ Строительное Управленіе настаивало на самой широкой компетенціи этихъ бюро, чтобы всѣ возникающія дѣла рѣшались путемъ совмѣстныхъ усилій представителей дороги и провинціальныхъ властей Маньчжуріи.

Первое соглашеніе этого рода было заключено уже 14 апрѣля 1899 г.*), а послѣдующія въ 1901 году (5-го іюля—для Гиринской и 28-го сентября—для Хейлунцзянской провинціи).

Согласно этимъ договорамъ, вполнѣ однотипнымъ для всѣхъ трехъ провинцій, каждая изъ послѣднихъ должна была имѣть въ Харбинѣ «главное Бюро для веденія дѣлъ по сношенію этой провинціи съ Кит. Вост. жел. дор.» (Тѣ-лу-цзяо-ше-цзунь-цзюй). Отдѣленія главнаго Бюро должны были находиться на станціяхъ желѣзной дороги.

Китайскіе чиновники, назначаемые въ «отдѣленія», непосредственно зависѣли отъ главнаго Бюро.

Переходя къ разсмотрѣнію существа этихъ договоровъ, въ частности по Хэйлунцзянской провинціи, мы, между прочимъ, вновь встрѣчаемся здѣсь съ знакомымъ уже намъ именемъ «сверхштатнаго Хунанскаго даотая Джоумяна», уполномоченнаго съ китайской стороны, и опять видимъ его полезную роль въ заключеніи столь важнаго для дороги соглашенія.

Текстъ самаго соглашенія въ позднѣйшей его редакціи, утвержденной 1-го января 1902 года, гласитъ:

«Въ виду того, что положенія стараго договора главнаго Хейлунцзянскаго Бюро въ Фуляэрди для веденія дѣлъ провинціи по сношенію съ Китайской Восточной желѣзной дорогой, установленнаго между Его Превосходительствомъ бывшимъ Хейлунцзянскимъ Цзянь-дзюнемъ Энъ и гг. Главнымъ Инженеромъ Юговичемъ, его Помощникомъ Игнаціусомъ, и подписаннаго 22-го сентября 1899 года, а по китайскому лѣтоисчисленію 1-го числа 9 луны 25 года Гуан-Сю, не соотвѣтствуютъ настоящему положенію дѣлъ, Его Превосходительство, исполняющій должность Хэйлунцзянскаго Дзянь-дзюня, Са, назначилъ 28-го сентября 1901 года сверхштатнаго Хунанскаго Даотая, г. Джоумяна, уполномоченнымъ для переговоровъ совмѣстно съ гг. Главнымъ Инженеромъ Юговичемъ, его Помощникомъ Игнаціусомъ и его представителемъ Даніэлемъ о необходимыхъ дополненіяхъ и измѣненіяхъ въ названномъ договорѣ. Они пришли къ соглашенію въ слѣдующихъ статьяхъ:

1) Главное Хэйлунцзянское Бюро для веденія дѣлъ по сношенію провинціи съ Кит. Вост. жел. дор. будетъ учреждено въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ Центральной станціей. Нужно назначить чиновниковъ въ главное Бюро, изъ которыхъ каждый будетъ исполнять свою особую обязанность и жить преимущественно въ

*) Текстъ 1-го договора см. приложеніе № 15.

方朗

吉林道尹駐哈鐵路交涉總局第一任總辦

Фанъ-Ланъ,

первый Предсѣдатель Главнаго Гириньскаго Бюро въ Харбинѣ, Даотай города Гирина.

Fang Lan,

First President of the Chief Kirin Diplomatic Bureau at Harbin, Tao Tai of the city of Kirin.

宋春鰲

於一千九百零七年在吉林交涉司任內與東省鐵路公司續訂吉林木植及購地合同一千九百十三年任吉林哈爾濱鐵路交涉總局總辦

Сунъ Чунъ-ао,

Предсѣдатель Цзяо-шэ-сы въ Гиринѣ (Дипломатическаго Департамента). Принималъ участіе въ заключеніи Об-мъ К. В. ж. д. съ китайскими властями въ 1907 году договоровъ на земли, лѣсъ и каменный уголь.

Въ 1913 году былъ Предсѣдателемъ Главнаго Гириньскаго Бюро въ Харбинѣ.

Sun Chun Ao,

President of Tsiao-She-tze (Diplomatic Department) at Kirin.

Participated at the conclusion of agreements for lands, forests and coal between the Chinese Eastern Railway Company and the Chinese authorities in the year 1907.

In 1913 was President of the Chief Kirin Diplomatic Bureau at Harbin.

Харбинѣ, и на всѣ значительные участки—спеціальныхъ чиновниковъ, которые будутъ предоставлены въ распоряженіе главнаго Бюро.

2) Цѣль учрежденія этого Бюро—разсмотрѣніе и окончательное рѣшеніе всѣхъ дѣлъ, возникающихъ въ Хэйлунцзянской провинціи, которыя прямо или косвенно затрагиваютъ интересы О-ва желѣзной дороги, переводчиковъ, прислуги, мастеровыхъ и простыхъ рабочихъ, находящихся на желѣзнодорожной службѣ, поставщиковъ матеріаловъ, подрядчиковъ разныхъ работъ и, наконецъ, всѣхъ китайцевъ, живущихъ на территоріи желѣзной дороги. Въ случаяхъ значительнаго нарушенія китайскихъ законовъ или постановленій настоящаго договора, какъ напримѣръ: въ случаяхъ убійства, грабежа, сопротивленія начальству, сборищъ, любодѣянія, укрывательства злоумышленниковъ, поджога, лихоимства, освобожденія злоумышленниковъ, кражи, или похищенія денегъ свыше трехсотъ дяо, то, несмотря ни на какое разстояніе мѣста преступленія отъ главнаго Бюро, подобныя дѣла будутъ разсматриваться и окончательно рѣшаться главнымъ Бюро. Въ вышеуказанныхъ случаяхъ, или при всякомъ другомъ важномъ и спѣшномъ вопросѣ, возникающемъ на какомъ-либо участкѣ желѣзной дороги, спеціальный чиновникъ мѣстнаго отдѣленія Бюро и Инженеръ участка немедленно доводятъ до свѣдѣнія каждый своего центральнаго управленія. Всѣ же незначительныя и обыкновенныя дѣла, не въ такой степени нарушающія китайскіе законы или настоящій договоръ, могутъ разбираться и рѣшаться на мѣстѣ спеціальнымъ чиновникомъ отдѣленія Бюро по соглашенію съ Инженеромъ участка; если обѣ стороны, вслѣдствіе разногласія ихъ мнѣній, не могутъ принять рѣшенія, то каждый изъ нихъ обязанъ немедленно сообщить объ этомъ своему центральному управленію донесеніемъ или по телеграфу и просить у него инструкцій или указаній для рѣшенія дѣла.

Въ случаѣ возникновенія на территоріи Хэйлунцзянской провинціи дѣлъ, прямо или косвенно касающихся интересовъ Общества желѣзной дороги, то кто бы то ни были, китайцы ли, маньчжуры, или монголы, обязаны подчиниться постановленіямъ настоящаго договора.

3) Всякое дѣло, подходящее подъ опредѣленіе п. 2 и разбирательство коего было уже начато, но не окончено различными ямынями или чиновниками, должно быть въ скорѣйшемъ времени передано со всѣми документами въ главное Бюро, которое опредѣлитъ образъ веденія дѣла по соглашенію съ Главнымъ Инженеромъ Китайской Восточной желѣзной дороги.

4) Впредь всѣ возникающіе вопросы по жалобамъ и просьбамъ, поступающимъ въ различные ямыни, или къ чиновникамъ, подходящіе подъ опредѣленіе п. 2, должны быть передаваемы въ главное Бюро для правильнаго рѣшенія ихъ. Всѣ ямыни или Бюро, имѣющіе какое-либо служебное дѣло, требующее офиціальныхъ сношеній съ Обществомъ желѣзной дороги, обязаны сообщать о немъ главному Бюро, чтобы оно довело его до свѣдѣнія Общества. Имъ нѣтъ надобности посылать свои сообщенія непосредственно Обществу во избѣжаніе путаницы и для сохраненія единства въ направленіи дѣлъ.

5) Такъ какъ каждый вопросъ по жалобамъ и просьбамъ, подходящій подъ опредѣленіе п. 2, долженъ быть разсматриваемъ или изслѣдуемъ Предсѣдателемъ

главнаго Бюро совмѣстно съ Главнымъ Инженеромъ или его Представителемъ, то и рѣшеніе его будетъ постановлено такимъ же образомъ.

6) Въ случаяхъ совершенія китайскими подданными преступленій, упоминаемыхъ п. 2, и разъ главное Бюро назначитъ законно по нимъ наказаніе, таковое будетъ приведено въ исполненіе или самимъ главнымъ Бюро, или же властью той мѣстности, гдѣ было совершено преступленіе и которой Бюро передаетъ преступниковъ. Этотъ вопросъ рѣшается, судя по обстоятельствамъ, самимъ главнымъ Бюро. Необходимо построить въ главномъ Бюро арестный домъ для заключенія китайскихъ преступниковъ.

7) Въ дѣлахъ большой важности, содѣянныхъ китайцами и наказуемыхъ выше ссылки, или при разногласіи во мнѣніи Предсѣдателя главнаго Бюро и Главнаго Инженера—рѣшеніе ихъ будетъ принято Дзянь-дзюнемъ сообразно донесенія Предсѣдателя и сообщенія Главнаго Инженера. Остальныя дѣла, болѣе или менѣе важныя, будутъ разбираться и окончательно рѣшаться Предсѣдателемъ Бюро совмѣстно съ Главнымъ Инженеромъ или его Представителемъ; первый время отъ времени постановляетъ по нимъ приговоры и представляетъ о нихъ донесенія ежемѣсячно Дзяньдзюню, который будетъ хранить ихъ въ дѣлахъ.

8) Чиновники и солдаты главнаго Бюро и его отдѣленій должны быть назначаемы Дзянь-дзюнемъ. Но Предсѣдатель и Вице-Предсѣдатель, занимая должности весьма важныя, должны быть достойно выбраны, и въ случаяхъ назначенія или перемѣщенія ихъ нужно, чтобы Дзянь-дзюнь предварительно принялъ обдуманныя мѣры совмѣстно съ Главнымъ Инженеромъ и предложилъ бы ему къ назначенію чиновниковъ, умъ, способность и знакомство которыхъ съ дѣлами дороги были бы извѣстны обѣимъ сторонамъ. Послѣ того, какъ выборъ будетъ сдѣланъ, нужно просить Дзяньдзюня объ утвержденіи ихъ.

Кромѣ Предсѣдателя и Вице-Предсѣдателя, которые будутъ жить въ главномъ Бюро, будетъ назначенъ другой Вице-Предсѣдатель въ отдѣленіе Бюро въ Фуляэрди. Выборъ другихъ чиновниковъ главнаго Бюро и его отдѣленій, которые будутъ нести тяжелыя и важныя обязанности, будетъ сдѣланъ Предсѣдателемъ главнаго Бюро среди людей прямыхъ, справедливыхъ, честныхъ, интеллигентныхъ и способныхъ въ дѣлахъ взаимнаго сношенія.

Принявъ рѣшеніе съ общаго согласія съ Главнымъ Инженеромъ, онъ будетъ просить Дзянь-дзюня о выдачѣ каждому изъ нихъ документа, удостовѣряющаго это назначеніе.

9) Для всѣхъ необходимыхъ расходовъ Предсѣдателя, Вице-Предсѣдателя, чиновниковъ и солдатъ главнаго Бюро и его отдѣленій Главный Инженеръ вноситъ ежегодно Предсѣдателю Бюро 40,000 цицикарскихъ таэлей. Взносъ долженъ производиться 4 раза въ годъ, начиная съ 1-го января 1902 г. (5 дня 12 луны 27 года Гуан-Сюй), въ началѣ каждыхъ трехъ мѣсяцевъ.

10) Кромѣ вышеупоминаемой суммы, Предсѣдатель, съ согласія Главнаго Инженера, опредѣлилъ другую сумму въ 8,000 цицикарскихъ таэлей на постройку домовъ Главнаго Бюро и помѣщеній для чиновниковъ, служащихъ и солдатъ и третью сумму 2,000 цицикарскихъ таэлей на покупку мебели и утвари, необходимой главному Бюро

劉鏡人

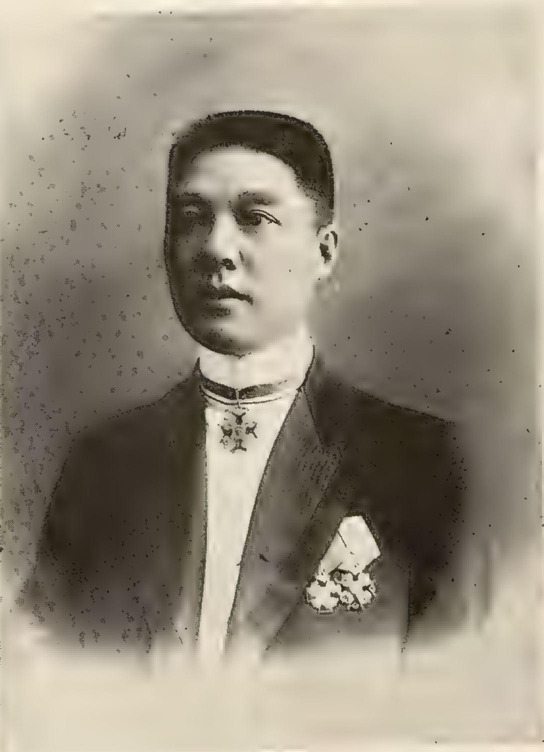
自一千八百九十七年至一千九百〇三年中東鐵路建築時代之總繙譯官以後洊升至駐俄公使

Лю Цзинь-жень,

Драгоманъ Строительнаго Управленія 1897—1903 гг. Впослѣдствіи Китайскій Посланникъ въ Петербургѣ.

Liu Tsing Jen,

Interpreter of the Construction Administration of the Railway, later Chinese Minister to Russia at St. Petersburg.



朱與忱

自一八九八年五月一日至一九二一年六月三十日先後就任東省鐵路分段監工處及鐵路交涉代辦處繙譯官又於一九二一年七月一日起膺東省鐵路總公司繙譯主任

Чу Ю-ченъ,

Драгоманъ Строительнаго Управленія и Отдѣла для сношеній съ китайскими властями съ 1-го мая 1898 года по 30 іюня 1921 года. Старшій Драгоманъ Правленія Общества Кит. Вост. жел. дор. съ 1-го іюля 1921 года.

Chu Yu Shen,

Interpreter of Administration for Construction of the Railway and of Department for relations with Chinese authorities from the 1-st May, 1898, to the 30-th June, 1921. Senior Interpreter of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company from the 1-st July, 1921.

и его отдѣленіямъ; дома же и квартиры для отдѣленій Бюро должны быть приготовлены Обществомъ желѣзной дороги въ количествѣ комнатъ, достаточномъ для надобности служащихъ и солдатъ.

11) Всѣ акты или документы на отчужденные участки для надобностей желѣзной дороги должны быть согласно п. 6 договора желѣзной дороги, подписаннаго 20-го 7-й луны 22 года Гуан-сюй (16/28 августа 1896 г.), представлены въ главное Хейлунцзянское Бюро для провѣрки и наложенія печати. Это правило будетъ общимъ для всѣхъ земельныхъ участковъ маньчжурскихъ, монгольскихъ и китайскихъ безъ различія, общественные ли они, казенные, или частные.

12) Настоящій договоръ состоитъ изъ двухъ экземпляровъ и составленъ на трехъ языкахъ; китайскомъ, русскомъ и французскомъ. Онъ будетъ посланъ Его Превосходительству исполняющему должность Хейлунцзянскаго Дзянь-дзюня Са для подписи послѣ подписанія его г. Даотаемъ Джоумяномъ—Полномочнымъ Предсѣдателемъ, назначеннымъ Его Превосходительствомъ Дзянь-дзюнемъ Са, г. Юговичемъ—Главнымъ Инженеромъ Китайской Восточной желѣзной дороги, г. Игнаціусомъ—его Помощникомъ, и г. Даніэль—его Представителемъ. Послѣ этого Его Превосходительство исполняющій должность Дзянь-дзюня и г. Главный Инженеръ будутъ каждый хранить у себя по одному экземпляру настоящаго договора.

Въ случаѣ пререканій мы будемъ принимать за основаніе французское изложеніе. 5-го дня 12 луны 27 г. Гуан-сюй (1-го января 1902 года).

Подлинный подписали:

Исправляющій должность Дзянь-дзюня Хейлунцзянской провинціи Са.

Главный Инженеръ Кит. Вост. жел. дор. А. Юговичъ. Замѣститель Главнаго Инженера инженеръ С. Игнаціусъ. Уполномоченный Главнаго Инженера Е. Даніэль Предсѣдатель Тьелу-дзяо-ше-дзун-дзюй Хейлунцзянской провинціи Джоумянъ. Русскій текстъ съ французскимъ вѣренъ. Драгоманъ Ліу.

Заключенный тогда же аналогичный договоръ по Гиринской провинціи отличается отъ только что приведеннаго Хейлунцзянскаго лишь размѣрами суммы, которую дорога обязалась уплачивать на содержаніе Бюро, а именно; въ Хейлундзянскомъ договорѣ эта сумма составляла 40,000 цицикарскихъ таэлей, для Гиринской же провинціи она была заусловлена въ размѣрѣ 60 тысячъ лянъ по гиринскому рыночному вѣсу (§ 9) *) **).

Достаточно самаго поверхностнаго взгляда на эти договоры, говоритъ Б. Демчинскій въ своей цитированной уже нами книгѣ «Русскіе въ Маньчжуріи», чтобы бросилась въ глаза чрезвычайно широкая компетенція бюро, какъ судебнаго органа. Ему подсудны всѣ уголовныя дѣла, возникающія въ Маньчжуріи и «прямо или косвенно» затрагивающія интересы дороги, независимо

*) Для Мукденской провинціи—50,000 лянъ по мукденскому вѣсу.

**) Договоры эти были утверждены Центральнымъ Пекинскимъ Правительствомъ (см. докладъ Шипову Отдѣла Уполномоченнаго (1907 г.).

отъ того, является ли другой стороной «китаецъ, маньчжуръ, или монголъ». Нельзя указать такого дѣла, которое превышало бы компетенцію этихъ бюро и требовало бы дополнительнаго толкованія Пекина. Этимъ путемъ Маньчжурія отгородилась отъ Пекина, и всѣ юридическіе вопросы, прямо или косвенно касающіеся интересовъ дороги, окончательно рѣшались въ Маньчжуріи.

Эти договоры нельзя также упрекнуть въ недостаточной гарантіи представительства въ нихъ русскихъ интересовъ. Со стороны дороги въ составъ Бюро входили лица, непосредственно назначаемыя Главнымъ Инженеромъ: предсѣдателями же ихъ хотя и являлись китайцы, но они намѣчались съ общаго согласія мѣстнаго Дзянь-дзюня и Главнаго Инженера (§ 8). «Предсѣдатели,—говорится въ этомъ параграфѣ—занимая должности весьма важныя, должны быть достойно выбраны и въ случаѣ назначенія или перемѣщенія ихъ нужно, что бы Дзянь-дзюнь предварительно принялъ обдуманныя мѣры совмѣстно съ Главнымъ Инженеромъ и предложилъ бы ему къ назначенію чиновниковъ (китайцевъ), умъ, способности и знакомство которыхъ съ дѣлами дороги были бы извѣстны обѣимъ сторонамъ».

Наконецъ, заслуживаютъ самаго серьезнаго вниманія тѣ пункты договора, благодаря которымъ учреждаемыя Бюро не являлись чисто судебными установленіями, но имѣли также право посредничества между дорогой и населеніемъ. Въ этомъ отношеніи замѣчательной широтой обладаетъ указаніе договора, что всѣ дѣла, прямо или косвенно касающіяся интересовъ дороги, должны быть направляемы черезъ Бюро.

Большое практическое значеніе слѣдуетъ также отмѣтить за § IX, по смыслу котораго на главное Бюро возлагалась обязанность провѣрять и утверждать всѣ акты на отчужденные земельные участки. Это сразу ставило процессъ отчужденія въ условія строгой закономѣрности и устраняло причины возможнаго недовѣрія, такъ какъ теперь китайское населеніе видѣло, что и его интересы достаточно сильно представлены въ этихъ Бюро.

Когда начало функціонировать главное Бюро и всѣ его отдѣленія, разбросанныя по строющейся линіи, то съ первыхъ же шаговъ можно было предрѣшить огромный успѣхъ этимъ новымъ органамъ.

Прежде всего населеніе, входя въ соприкосновеніе съ этими Бюро, не могло не замѣчать ихъ выгоднаго отличія отъ мѣстныхъ китайскихъ ямыней.

Царившая въ дѣятельности Бюро строгая законность имѣла самое выгодное для насъ значеніе, если принять во вниманіе, что преимущества, полученныя дорогой послѣ заключенія договоровъ съ Дзянь-дзюнями трехъ провинцій, отнюдь не истолковывались русскими, какъ возможность

賨炳榮

自一八九八年三月十五日至一九〇四年任築[illegible]工程局繙譯官是年七月一日至一九一十年九[illegible]月一日任地畝處繙譯官

Куэ Пинь-юнгъ.

Драгоманъ Строительнаго Управленія съ 15-го марта 1898 по 30 іюня 1904 года и Отдѣла Отчужденія съ 1-го іюля 1904 года по 1-е сентября 1910 года.

Kwei Ping Yung.

Interpreter of the Railway Construction Administration from the 15-th March 1898 to the 30-th June 1904, and of the Lands Alienation Department from the 1-st July 1904 to the 1-st September 1910.

李鴻桂

駐俄華公使派爲建築工程處繙譯官後曾任呼蘭府知府

Ли Хунъ-гуй,

Драгоманъ Строительнаго Управленія, былъ командированъ изъ состава Китайскаго Посольства въ Петербургѣ въ распоряженіе Общества Китайской Восточной желѣзной дороги и прибылъ въ Маньчжурію съ первыми партіями строителей дороги. Впослѣдствіи Чифу города Хуланчена.

Li Hung Hui,

Interpreter of the Railway Construction Administration. Commissioned from the staff of the Chinese Legation at St. Petersburg to serve with the Chinese Eastern Railway Company, and arrived in Manchuria with the first parties of constructors of the railway. Was later Tsi-fuh of the city of Hulanchien.

рѣшать дѣла съ пристрастіемъ въ пользу своихъ соотчественниковъ. Архивы смѣшанныхъ судовъ могли бы возстановить не одно дѣло, которое было рѣшено не въ пользу русскихъ, если противъ нихъ говорили самые факты. Даже иски къ самой дорогѣ, предъявляемые китайцами въ смѣшанный судъ, получали справедливое удовлетвореніе, и ничто не могло такъ закрѣпить среди китайцевъ обаяніе этихъ судовъ, какъ именно такое безпристрастіе, проявлявшееся на виду у всѣхъ и широко распространяемое многоголосой молвой.

Слѣдуетъ признать, что въ такомъ отношеніи къ дѣлу правосудія русскіе дѣятели руководствовались не только идеальными стремленіями, но и мудрымъ расзчетомъ на пріобрѣтеніе моральнаго авторитета въ странѣ. И, дѣйствительно и населеніе, и даже власти Маньчжуріи сплошь и рядомъ искали поддержки въ смѣшанныхъ судахъ, благополучно просуществовавшихъ до послѣдняго времени и упраздненныхъ лишь въ апрѣлѣ 1920 года въ связи съ наступившими общими перемѣнами въ положеніи Китайской Восточной желѣзной дороги*).

Уполномоченный Управляющаго дорогой по сношенію съ китайскими властями, дѣятельность котораго наиболѣе тѣсно соприкасалась съ работой смѣшанныхъ Бюро, въ своей объяснительной запискѣ, заготовленной для члена Совѣта Министра Финансовъ И. П. Шипова въ 1907 году, характеризовалъ объемъ и значеніе дѣятельности этихъ Бюро въ слѣдующихъ выраженіяхъ: «Изъ разсмотрѣнія заключенныхъ договоровъ видно, что компетенціи Бюро, съ одной стороны, подлежатъ не только судебныя, но и вообще всѣ дѣла китайскихъ подданныхъ независимо отъ мѣста жительства, если дѣла эти такъ или иначе затрагиваютъ интересы Общества Китайской Восточной желѣзной дороги; съ другой стороны, тому же учрежденію ввѣрены и всѣ дѣла китайскихъ подданныхъ, проживающихъ на полосѣ отчужденія, независимо отъ того, связаны ли эти дѣла съ интересами дороги, или нѣтъ.

Такое широкое право, не ограниченное въ одномъ случаѣ мѣстомъ, а въ другомъ подданствомъ, при условіи окончательнаго, безапелляціоннаго рѣшенія всѣхъ вопросовъ при непремѣнномъ нашемъ участіи, даетъ намъ полную возможность благотворно вліять на дѣла не только на полосѣ отчужденія, но, въ интересующихъ насъ случаяхъ, и на огромныхъ областяхъ, прилегающихъ къ линіи, въ такъ называемомъ районѣ вліянія желѣзной дороги.

Если прибавить, что въ силу § 8-го разсматриваемыхъ договоровъ Предсѣдатель и Вице-Предсѣдатель Главнаго Харбинскаго Отдѣленія назначаются на эту должность не иначе, какъ по предварительному соглашенію съ Глав-

*) См. главу объ отдѣлѣ Уполномоченнаго по сношенію съ китайскими властями.

нымъ Инженеромъ (Управляющимъ дорогой), а также не упускать изъ вида, что по договорамъ Бюро рѣшаетъ всѣ дѣла, не стѣсняясь рамками какого либо строго опредѣленнаго вѣдомства, что онѣ являются въ одно и то же время учрежденіями судебными, административными, нотаріальными, полицейскими и дипломатическими, словомъ отвѣчающими всѣмъ сложнымъ требованіямъ жизни, то станетъ вполнѣ понятно все значеніе и сущность этихъ не достаточно еще оцѣненныхъ и использованныхъ договоровъ для Управленія дороги.

Въ смыслѣ судебномъ компетенціи Бюро подлежали:

а) Гражданскія и уголовныя дѣла всѣхъ китайскихъ подданныхъ, связанныхъ съ Управленіемъ дороги какими-либо обязательствами временнаго характера, независимо отъ мѣста жительства тяжущихся сторонъ, или мѣста совершенія преступленія.

б) Такія же дѣла китайскихъ подданныхъ, проживающихъ постоянно или временно на полосѣ отчужденія, независимо отъ рода ихъ занятій и отношенія къ дорогѣ.

в) Всѣ иски китайскихъ подданныхъ къ желѣзной дорогѣ и обратно.

г) Разслѣдованіе всѣхъ дѣлъ по жалобамъ китайскихъ подданныхъ на чиновъ Пограничной Стражи, при чемъ, въ случаѣ выясненія виновности означенныхъ чиновъ, законченное слѣдствіе передается Начальнику Заамурскаго Округа на предметъ преданія виновныхъ военному суду.

Помимо судебныхъ дѣлъ, подлежащихъ регистраціи, въ Бюро ежедневно при участіи агентовъ дороги разбиралось множество мелкихъ претензій, порождаемыхъ повседневной уличной жизнью Харбина, т. к. учрежденія эти для китайскаго населенія являются и Полицейскимъ Управленіемъ, куда чинами русской полиціи доставляются всѣ нарушители общественнаго порядка, санитарныхъ и другихъ правилъ и обязательныхъ постановленій, дѣйствующихъ въ городѣ и по линіи.

Въ тѣхъ же Бюро свидѣтельствовались и всѣ акты, совершаемые между китайскими подданными и имѣющіе нотаріальный характеръ.

Сюда же и для той же цѣли являлись и русскіе коммерсанты и подрядчики въ томъ преобладающемъ числѣ случаевъ, когда представлялась необходимость передъ заключеніемъ какого-либо условія съ китайцемъ получить офиціальныя свѣдѣнія объ его кредитоспособности, или опредѣлить дѣйствительную цѣнность представляемыхъ имъ за себя поручительствъ. Сюда же шли тѣ русскіе подданные, которымъ необходимо было добиться воздѣйствія властей для понужденія къ исправному исполненію договорныхъ обязательствъ

со стороны китайскихъ контръ-агентовъ, или фактическаго взысканія съ нихъ понесенныхъ убытковъ, т. к., несмотря на полученіе исполнительныхъ листовъ отъ консула, осуществить свое право безъ помощи Бюро въ огромномъ большинствѣ случаевъ не представлялось возможнымъ.

Такимъ образомъ, не рискуя впасть въ преувеличеніе, можно сказать, что живая и постоянно дѣйствующая сила этой договорной организаціи, служившей единственнымъ связующимъ формальнымъ звеномъ между русской и китайской жизнью, настолько велика, что безъ ея участія не проходило ни одного явленія или дѣйствія, по существу своему связаннаго съ пребываніемъ и работой русскихъ въ чужой странѣ.

Не рѣдки случаи, когда при посредствѣ Бюро удавалось улаживать инциденты, которые при отсутствіи названныхъ организацій и грубости нравовъ низшихъ желѣзнодорожныхъ агентовъ и, главнымъ образомъ, чиновъ Пограничной Стражи угрожали перейти въ нежелательныя осложненія, рѣшаемыя обычно высшими инстанціями.

Затѣмъ при непосредственномъ и ближайшемъ участіи Бюро и Отдѣла сношеній были заключены всѣ существующіе договоры Управленія дороги съ китайскимъ правительствомъ, при чемъ Отдѣлу приходилось съ напряженнымъ и постояннымъ вниманіемъ слѣдить за фактическимъ осуществленіемъ пріобрѣтенныхъ договорныхъ правъ.

Большой интересъ и сочувствіе къ учрежденію смѣшанныхъ бюро проявилъ первый Предсѣдатель Правленія Общества сановникъ Сюй-Цзинъ-ченъ. По этому поводу сохранилось слѣдующее личное его письмо на имя Гиринскаго Дзянь-дзюня 25-го года Правленія Гуанъ-сюй, 1-ой луны 4 февраля (1/13 февраля 1899 г.).

«Въ концѣ минувшаго мѣсяца г. Игнаціусъ, помощникъ Главнаго Инженера Китайской Восточной желѣзной дороги, прибылъ въ Тяньцзинь для найма рабочихъ. Въ бытность свою въ Пекинѣ онъ посѣтилъ меня, при чемъ во время разговора о маньчжурскихъ дѣлахъ онъ сообщилъ мнѣ нижеслѣдующее: «Гиринскій Цзянь-цзюнь учредилъ особое присутствіе по иностраннымъ дѣламъ. Инициатива эта заслуживаетъ похвалы. Общество остановило свой выборъ въ настоящее время на Харбинѣ, какъ мѣстѣ пребыванія Главнаго Инженера и центрѣ всей линіи. Если бы для дѣлъ съ Обществомъ въ означенномъ мѣстѣ было учреждено только отдѣленіе вышеупомянутаго присутствія, то отдѣленіе это при возникновеніи того или другого вопроса должно было бы испрашивать сначала инструкцій у главнаго присутствія, что неизбѣжно повлекло бы напрасную потерю времени. Мы предполагаемъ поэтому учредить въ Харбинѣ Особое Главное Управленіе для сношеній по дѣламъ желѣзной дороги. Лица, поставленныя во главѣ этого учрежденія, будутъ имѣть право регулировать съ согласія Общества всѣ дѣла, не имѣющія существенной важности и могу-

щія возникнутъ въ будущемъ, доводя объ этомъ до свѣдѣнія кого слѣдуетъ. Въ случаѣ, если возникнутъ важныя дѣла, то по таковымъ будутъ испрашиваться инструкціи Цзянь-цзюня. Такимъ путемъ дѣла будутъ рѣшаться быстро и къ обоюдной выгодѣ, какъ желѣзной дороги, такъ и населенія. Мы выработали по этому поводу особые десять параграфовъ и изыскали средства къ покрытію расходовъ по содержанію новаго присутствія».

Я ему сказалъ, что, согласно § 5 контракта, всѣ дѣла уголовнаго характера и процессы должны быть рѣшаемы мѣстными властями. На это онъ мнѣ возразилъ слѣдующее:

«Наступающею весною работы будутъ начаты повсемѣстно по линіи. Такимъ образомъ, по дѣламъ о закупкѣ лѣса и провизіи можно будетъ входить въ дружественное соглашеніе съ этимъ главнымъ управленіемъ. Въ случаѣ же преступленій и процессовъ оно будетъ доносить о судѣ и рѣшеніи таковыхъ мѣстнымъ властямъ, вслѣдствіе чего по сему предмету не предвидится никакихъ затрудненій».

По моему мнѣнію, въ виду того, что желѣзнодорожная линія очень длинна, рабочихъ на ней соберется масса, и необходимо учредить особое присутствіе и назначить спеціальныхъ лицъ для сношеній по дѣламъ К. В. ж. д., дабы такимъ путемъ обезпечить доброе согласіе между туземными жителями и пришельцами и избѣжать недоразумѣній и ссоръ. Такъ какъ Харбинъ выбранъ центральнымъ пунктомъ линіи, отъ котораго пойдетъ также южно-маньчжурская вѣтвь (имѣющая пройти на югъ, какъ кажется, минуя Гиринъ), просьба объ основаніи особаго главнаго присутствія по дѣламъ Китайской Восточной желѣзной дороги вытекаетъ, повидимому, изъ требованій мѣста и обстоятельствъ. Г. Игнаціусъ вамъ уже сообщилъ свою просьбу, но, опасаясь, что таковая была выражена не вполнѣ подробно и точно, онъ проситъ меня передать вамъ вышесказанное.

Покорнѣйше прошу васъ не отказать притти къ рѣшенію по этому дѣлу и дать г. Игнаціусу соотвѣтствующія указанія».

Контрастъ смѣшанныхъ судовъ съ китайскими ямынями и быстрое движеніе въ нихъ дѣлъ, наряду съ прочими упоминавшимися выше разумными и гуманными мѣропріятіями дороги, общей миролюбивой политикой ея высшихъ руководителей имѣли своимъ результатомъ быстрый ростъ довѣрія мѣстнаго китайскаго населенія къ строителямъ, и крѣпнувшія хорошія отношенія лишь весьма рѣдко нарушались сколько-нибудь значительными эксцессами въ видѣ злоумышленныхъ нападеній на отдѣльныхъ строителей или чиновъ охраны.

Изъ выдающихся случаевъ этого рода выше уже упоминалось нападеніе на Начальника X строительнаго участка инженера Цивинскаго (27 іюня 1898 года), на желѣзнодорожныхъ служащихъ въ окрестностяхъ Харбина близъ Ашихэ (3-го іюля 1899 года), убійство 27-го марта 1900 года на станціи Куаньченцзы капитана Охранной Стражи Янткевича и двухъ казаковъ *) что, впрочемъ явилось уже какъ бы прелюдіей къ послѣдующей боксерской смутѣ.

*) См. въ главѣ объ охранѣ дороги.

Всѣ эти и аналогичныя происшествія всегда вызывали энергичныя представленія со стороны Главнаго Инженера передъ китайскими властями съ требованіемъ суровыхъ репрессій, какъ въ отношеніи фактическихъ виновниковъ этихъ преступленій, такъ и въ отношеніи мѣстныхъ должностныхъ лицъ, допустившихъ самую возможность такихъ нападеній. Иногда въ интересахъ дѣла и нашего престижа главный строитель, инженеръ Юговичъ, полагалъ необходимымъ поступаться даже тѣмъ завѣтомъ гуманности, которымъ была проникнута вся наша политика въ Маньчжуріи. Такъ, напримѣръ, въ своихъ телеграммахъ Покотилову отъ 30 августа 1898 года за №№ 2832 и 2834 А. І. Юговичъ настаиваетъ на смертной казни преступниковъ, покушавшихся на инженера Цивинскаго и казаковъ нашей охраны (подл. телеграммы см. прилож. № 16).

Обычно, помимо наказанія виновныхъ, конфликты подобнаго рода сопровождались, правда—не безъ продолжительной переписки, принесеніемъ извиненій въ формахъ, присущихъ столь прославленному китайскому этикету. Въ видѣ примѣра можно привести слѣдующее «Предложеніе Цзяну-ли-ямыня Члену Правленія Кит. Вост. ж. д. Покотилову отъ 4 іюля 1898 г., (по поводу нападенія на инженера Цивинскаго):

«По дѣлу о нанесеніи огнестрѣльныхъ ранъ русскому инженеру Цивинскому въ предѣлахъ округа Альчука нами было получено отъ васъ представленіе съ просьбою телеграфировать гиринскому Цзянь-цзюню донесеніе слѣдующаго содержанія:

«По настоящему дѣлу мною уже была получена телеграмма отъ Замѣстителя Главнаго Инженера Игнаціуса и немедленно съ экстреннымъ курьеромъ предписано Ажехэйскому фудутуну, какъ пребывающему вблизи мѣста преступленія, принять всѣ мѣры къ поимкѣ преступниковъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ экстренно же предписано отряду отборныхъ войскъ выступить для поимки преступниковъ и немедленной ихъ казни въ видахъ устрашенія. Одновременно съ симъ представителю комитета внѣшнихъ сношеній въ Ашехэ предписано съ письмомъ лично явиться на домъ къ инженеру Цивинскому, справиться о здоровьи, засвидѣтельствовать испытываемое мною по поводу этого прискорбнаго дѣла безпокойство и доставить вмѣстѣ съ письмомъ вѣрное, испытанное лекарство. Сдѣлано это мною въ надеждѣ, что, лечась, г. Цивинскій скоро поправится, а равно для выраженія дружественныхъ отношеній».

О вышеизложенномъ мы считаемъ долгомъ довести до вашего свѣдѣнія».

Въ ряду печальныхъ инцидентовъ, которыми ознаменовались первые годы дѣятельности К. В. ж. д. и жертвами коихъ такъ или иначе становились русскіе люди, совершенно особое мѣсто по своей обстановкѣ занимаетъ убійство 19 октября 1904 года русскаго военнаго комисара при Цзянь-цзюнѣ Цицикарской провинціи Генеральнаго Штаба подполковника Богданова.

Дѣло это носитъ яркій колоритъ мѣстныхъ русско-китайско-монгольскихъ отношеній: въ нѣкоторую связь съ этимъ убійствомъ волею обстоятельствъ поставлена, видимо, безъ достаточныхъ основаній, фигура того самаго Джоумяна, который раньше, какъ уже упоминалось, оказалъ во многихъ случаяхъ К. В. ж. д. весьма полезное содѣйствіе. Необходимо отмѣтить, что даотай Джоумянъ былъ первымъ утвержденнымъ верховною властью предсѣдателемъ Гиринскаго Дипломатическаго Бюро, имъ же были подписаны и приведенные въ настоящей главѣ договоры объ образованіи этихъ бюро по Цицикарской провинціи.

Столь видное значеніе Джоумяна въ исторіи нашей дороги, а также и интересъ самого дѣла объ убійствѣ подполк. Богданова даютъ право остановиться здѣсь нѣсколько подробнѣе на его фактической обстановкѣ, сильно взволновавшей въ свое время мѣстную русскую колонію и оффиціальные круги.

Въ концѣ 1900 года, съ занятіемъ нашими войсками Маньчжуріи, особымъ совѣщаніемъ Министровъ Военнаго, Финансовъ и Иностранныхъ Дѣлъ были выработаны такъ называемыя «основанія русскаго правительственнаго надзора въ Маньчжуріи*)» и этимъ же совѣщаніемъ при каждомъ изъ Цзянь-цзюней трехъ восточныхъ провинцій были учреждены должности военныхъ комиссаровъ и дипломатическихъ агентовъ.

Само собою разумѣется, что отъ этихъ должностныхъ лицъ требовалось прежде всего самое напряженное вниманіе къ текущей мѣстной жизни и совершавшимся событіямъ и много такта, направленнаго къ постепенному завоеванію довѣрія къ себѣ со стороны Цзянь-цзюней, какъ равно и другихъ лицъ, представителей китайскихъ круговъ, наиболѣе замѣтныхъ въ общественномъ или административномъ отношеніяхъ.

Генеральнаго Штаба подполковникъ Богдановъ былъ назначенъ на должность комиссара при Цицикарскомъ Цзянь-цзюнѣ въ февралѣ 1902 года и сразу же энергично взялся за свою сложную работу, завязавъ самыя живыя отношенія съ цѣлымъ рядомъ мѣстныхъ китайскихъ администраторовъ.

---

*) См. выше глава VIII.

Неожиданно 19 октября 1904 года подполковникъ Богдановъ оказался убитымъ при слѣдующихъ обстоятельствахъ: въ 10 часовъ утра, въ день убійства, Богдановъ со станціи Тунчинсанъ Западной вѣтки направлялся въ монгольское княжество Сѣвернаго Горлоса съ цѣлью передать князю подарки Намѣстника Алексѣева и, очевидно, имѣя также и какое-то другое спеціальное порученіе*).

Спутниками Богданова были переводчики: монголъ Баировъ, бурятъ Бадмаевъ и 5 конныхъ нижнихъ чиновъ, т. к. ротный командиръ на ст. Тунчинсанъ не располагалъ свободными людьми и не могъ выдѣлить изъ состава роты болѣе сильную охрану.

Характерно, что Богдановъ какъ бы томился предчувствіемъ своего смертнаго часа, о чемъ можно заключить изъ показаній того же ротнаго командира, которому Богдановъ высказалъ надежду вернуться вечеромъ 20 октября, «если не убьютъ хунхузы». О томъ же свидѣтельствуетъ переводчикъ Баировъ, которому Богдановъ, уже проѣхавъ большую часть пути въ Горлосское княжество, сказалъ: «если мы до утра будемъ живы, то еще долго будемъ жить». Но, какъ это ни странно, наряду съ этой тревогой у подполковника Богданова проявилась и крайняя безпечность. Такъ, напримѣръ, свою шашку онъ оставилъ на ст. Тунчинсанъ, а револьверъ уложилъ въ чемоданъ на другую двуколку. Совсѣмъ безоружными двигались также конвой и переводчики. Нападеніе на эту группу было произведено неожиданно изъ-за высокихъ земляныхъ стѣнъ постоялаго двора Санъ-дао-чан-цзы, расположеннаго близъ дороги и одиноко стоявшаго среди необозримой степной шири.

Когда двуколка съ Богдановымъ приблизилась къ этому двору шаговъ на сто, то изъ-за стѣны раздались залпы, смѣнившіеся безпорядочнымъ огнемъ. При первыхъ же выстрѣлахъ подполк. Богдановъ спрыгнулъ на землю и направился къ задней двуколкѣ, повидимому, съ цѣлью взять находившійся тамъ револьверъ. Съ нимъ вмѣстѣ выскочилъ и Баировъ. Тѣмъ временемъ стрѣльба хунхузовъ уже наносила уронъ: переводчикъ Бадмаевъ былъ убитъ, а два нижніе чина ранены, раненъ и самъ Богдановъ въ ногу. Онъ всетаки нѣкоторое время шелъ за удалявшимися двуколками, сознавая, что всѣми покинутъ, оставленъ въ жертву хунхузамъ среди овладѣвшей его людьми паники.

Когда Богдановъ, наконецъ, упалъ, изъ-за ограды постоялаго двора выбѣжало человѣкъ двадцать хунхузовъ. Впослѣдствіи медицинскій осмотръ трупа Богданова опредѣлилъ: нѣсколько пулевыхъ ранъ на тѣлѣ и нѣсколько ранъ

*) См. Б. Демчинскій «Россія въ Маньчжуріи», донесеніе кап. Мержанова Начальнику Штаба Заамурскаго Округа отъ 7 января 1905 года за № 1.

головы, при чемъ «всѣ кости лица и черепа разбиты такъ, что голова представляетъ собою мѣшокъ съ осколками костей». Одна рана въ голову нанесена въ упоръ.

21 октября на мѣсто нападенія прибыла особая комиссія, къ которой между прочимъ присоединился мѣстный даотай Джоумянъ, составившій уже обращеніе къ населенію о денежной наградѣ лицамъ, которыя задержатъ главарей шайки убійцъ, въ размѣрѣ 10.000 лянъ (15.000 рублей).

Такова фактическая сторона дѣла, съ которой въ дальнѣйшемъ связывается легенда или недоказанное обвиненіе, направленное противъ этого самаго Джоумяна, имѣвшаго, якобы, какіе-то личные счеты съ Богдановымъ и постаравшимся его устранить при помощи наемныхъ убійцъ. Эта версія, опровергавшаяся и опровергаемая донынѣ администраціей дороги во главѣ съ ген. Хорватомъ, нашла себѣ съ другой стороны значительную поддержку въ нашихъ военныхъ кругахъ.

Главнѣйшимъ обвинительнымъ матеріаломъ противъ Джоумяна послужило обширное офиціальное донесеніе начальству со стороны замѣстителя убитаго Богданова, кап. Мержанова, который однако самъ же оговаривается въ нѣсколькихъ мѣстахъ этого документа, что подозрѣнія его относительно виновности Джоумяна построены исключительно на косвенныхъ уликахъ и на нѣкоторой взаимной непріязни, которая, якобы, существовала всегда между Богдановымъ и Джоумяномъ.

Попутно въ своемъ донесеніи кап Мержановъ весьма характерными чертами описываетъ самую личность Джоумяна, и въ этомъ можетъ быть заключается главнѣйшій интересъ разсматриваемаго документа, который меньше всего могъ бы служить обвинительнымъ актомъ, а скорѣе наоборотъ, во многихъ отношеніяхъ даетъ Джоумяну весьма выгодную и лестную обрисовку. Въ томъ же донесеніи кап. Мержановъ, какъ на главную вину Джоумяна, указываетъ на его энергичное участіе и даже руководство китайской колонизаціей Маньчжуріи и на его дружбу съ монгольскими князьями (Дурбетъ и Горлосъ).

«Имя даотая Джоумяна было мнѣ извѣстно давно», пишетъ капитанъ Мержановъ:—«когда онъ лѣтъ 8—9 тому назадъ пріѣзжалъ, кажется, въ Хабаровскъ для улаживанія инцидента, возникшаго по поводу нападенія хунхузскихъ шаекъ на русскихъ, живущихъ по берегу рѣки Амура. Онъ тогда зарекомендовалъ себя чиновникомъ съ большимъ тактомъ, отличался предупредительностью, быстро со всѣми освоился и свои дружественныя отношенія закрѣпилъ внесеніемъ пожертвованія, кажется, тысячи руб. въ 10 Восточно-Си-

周冕

黑龍江鐵路交涉局總辦自一九〇一年九月廿八日起至一九〇六年一月五日止

Даотай Чжоу-Мянь,

Предсѣдатель Главнаго Дипломатическаго Бюро Цицикарской провинціи съ 28 сентября 1901 г. по 5 января 1906 года.

Tao Tai Chow Mien,

President of the Chief Diplomatic Bureau of Heilungkiang (Tsitsikar) province, from the 28-th September 1901 to the 5-th January 1906.

杜學瀛

自一九〇三年起至一九〇八年曾任吉林鐵路交涉局會辦

Ду Сіо-инъ,

Вице-Предсѣдатель Главнаго Гириньскаго Бюро съ 1903 г. по іюль 1908 года.

Tu Hsio Yin,

Vice-President of the Chief Diplomatic Bureau of Kirin province, from the year 1903 to the 1-st July 1908.

бирскій линейный баталіонъ (нынѣ 20 Восточно-Сибирскій Стрѣлковый полкъ), кажется, на построеніе русскаго храма.

Если обратиться къ архиву военнаго комиссарства Хэйлунцзянской провинціи, то имя даотая Джоумяна впервые встрѣчается въ донесеніи военнаго комиссара, полковника (нынѣ генерала) барона Икскуль фонъ Гильденбанта отъ 16 февраля 1901 года за № 25, гдѣ полковникъ Икскуль, касаясь характеристики представителей мѣстной власти, говоритъ: «И. Д. Цзянь-цзюня Цицикарскій фудутунъ Са-бао совершенно не соотвѣтствуетъ своему назначенію: онъ вялый, хотя и не безъ ума человѣкъ имъ кто-то ворочаетъ и, по предположенію полковника Икскуля,—имъ ворочаетъ даотай Джоумянъ—«человѣкъ очень развитой, умный и сохранившійся».

Изъ только что приведеннаго документа совершенно явствуетъ, что уже въ началѣ 1901 года даотай Джоумянъ принималъ значительное участіе въ дѣлахъ провинціи и сфера его дѣятельности не ограничивалась однимъ Цицикаромъ, а распространялась далеко.

При представленіи моемъ въ мартѣ 1904 года Управляющему дорогой полковникъ, нынѣ генералъ-маіоръ, Хорватъ предложилъ мнѣ высказать взглядъ на Тѣ-лу-цзяо-шэ-цзун-цзюй (желѣзнодорожное бюро) и я высказалъ его въ томъ смыслѣ, что учрежденіе это безусловно полезно въ смыслѣ рѣшенія всякихъ недоразумѣній и тяжебныхъ дѣлъ, возникающихъ въ полосѣ отчужденія между русскими и китайцами, когда всякое дѣло, законченное при участіи уполномоченнаго китайскаго чиновника, рѣшается скоро и дальше полосы отчужденія не идетъ. Управляющій дорогою интересовался личностью даотая Джоумяна и я въ краткихъ чертахъ охарактеризовалъ его, какъ человѣка очень умнаго, проницательнаго, высказывалъ предположеніе о несомнѣнной пользѣ его для дороги въ смыслѣ земельныхъ, лѣсныхъ концессій, разныхъ поставокъ и подрядовъ.

19 октября 1904 г. былъ убитъ подполковникъ Богдановъ. Управляющимъ дорогою была командирована комиссія подъ предсѣдательствомъ Уполномоченнаго по сношенію съ китайскими властями Е. В. Даніэля для производства разслѣдованія этого дѣла, въ составъ этой комиссіи былъ назначенъ и я. Въ комиссіи принималъ участіе также и даотай Джоумянъ, при которомъ находился его переводчикъ У Ку-янъ. 20 октября, часовъ въ 7 вечера, всѣ члены комиссіи, въ ожиданіи отхода поѣзда, заняли особый вагонъ. Ночь провели въ вагонѣ, и поѣздъ отбылъ 21 октября утромъ. Въ то время предположеній о возможной причастности Джоумяна къ этому убійству никто не высказывалъ. Я принималъ личное участіе во всѣхъ дѣйствіяхъ комиссіи;

веденіе всей переписки по этому дѣлу г. Даніэль возложилъ на меня и почти всѣ задержанные хунхузы были опрошены мною, а опросы хунхузовъ, произведенные г. Даніэлемъ, я читалъ; словомъ, всю эту переписку я знаю въ совершенствѣ. Изъ полученнаго объемистаго дѣла по поводу убійства подполковника Богданова причастности къ нему Джоумяна усмотрѣть нельзя.

Отнюдь не имѣя никакого нравственнаго права и никакихъ хоть сколько нибудь осязательныхъ уликъ, изобличающихъ даотая Джоумяна хоть въ косвенной причастности его къ дѣлу о подполковникѣ Бaгдановѣ, однако, считаю себя обязаннымъ изложить нѣсколько фактовъ, которые на меня произвели непріятное впечатлѣніе, и я наличность ихъ ничѣмъ объяснить себѣ не могъ.

Даотая Джоумяна я знаю за человѣка въ высшей степени выдержаннаго, прекрасно владѣющаго собой. Тутъ же онъ велъ себя нѣсколько непонятно: онъ съ лихорадочной дѣятельностью съ перваго же шага старается показать свое рвеніе къ розыску убійцъ; по дорогѣ къ мѣсту происшествія онъ говоритъ, что сдѣлалъ объявленіе о вознагражденіи 15-ю тысячами лянъ серебра того, кто задержитъ убійцъ. Мнѣ это все понятно было бы, если бы это объявленіе исходило отъ Цзянь-цзюня, если бы покойный Богдановъ былъ бы близкимъ, хорошимъ знакомымъ Джоумяна, если бы убійство совершено было въ районѣ, подвѣдомственномъ даотаю Джоумяну. Но ничего этого не было, и рвеніе его мнѣ непонятно.

Вотъ все, что мнѣ извѣстно о дѣятельности Джоумяна, и вотъ всѣ мои личныя наблюденія за поведеніемъ его при разслѣдованіи дѣла убійства подполковника Богданова.

Но кто же такой Джоумянъ.

Даотай Джоумянъ, ставленникъ покойнаго Ли Хунъ-чжана. Онъ давно въ Маньчжуріи; это единственный знатокъ политическаго и экономическаго состоянія страны. Онъ долгое время завѣдывалъ пріисками въ Маньчжуріи. Это въ высшей степени дальновидный человѣкъ, человѣкъ ума государственнаго. Сложившееся въ комиссарствѣ при подполковникѣ Богдановѣ мнѣніе о Джоумянѣ таково: «Благодаря своему уму, иниціативѣ, энергіи, а также знакомству съ русскими дѣятелями и умѣнію сдѣлать ихъ себѣ полезными, даотай Джоумянъ не только самый сильный, но единственно сильный, а, слѣдовательно, и наиболѣе опасный для насъ человѣкъ въ цѣлой Маньчжуріи. Онъ долгое время уходилъ отъ нашего вниманія благодаря бархатной мягкости своего обращннія.

Умѣніе Джоумяна проникнуть всюду достойно изумленія. Въ 1899 году онъ сталъ необходимымъ для желѣзной дороги; въ 1900 году, въ октябрѣ, лишь

только выяснилась возможность начать переговоры о мирѣ, мукденскій Цзянь-цзюнь командируетъ его къ адмиралу (нынѣ Намѣстнику на Дальнемъ Востокѣ) Алексѣеву, для заключенія предварительнаго договора по случаю окончанія военныхъ дѣйствій. Наконецъ, въ свои руки онъ заполучилъ крупнѣйшее мѣропріятіе колонизаціи края, клонящееся къ ущербу русскимъ интересамъ и грозящее въ недалекомъ будущемъ перемѣнить даже самую физіономію Сѣверной Маньчжуріи и сопредѣльной съ ней Монголіи.

Значеніе Джоумяна все больше и больше возрастаетъ: онъ не нуждается теперь и въ Цзянь-цзюнѣ, какъ въ посредникѣ при сношеніяхъ съ Пекиномъ, онъ сносится съ нимъ непосредственно, или же черезъ Юань Ши-кая, съ которымъ находится въ очень близкихъ отношеніяхъ.

Онъ достаточно укрѣпилъ почву подъ собой и трудно предвидѣть, какіе планы и идеи еще могутъ возникнуть въ его неистощимомъ воображеніи, съ которыми намъ придется считаться и считаться можетъ быть совершенно неожиданно. 6-го января 1905 года г. Харбинъ». (Подписалъ) Капитанъ Мержановъ.

Такъ или иначе имя Джоумяна, какъ иниціатора нападенія на подполковника Богданова, брошенное сначала, какъ можно усмотрѣть изъ приведеннаго доклада, лишь въ видѣ догадки, сразу же возбудило вокругъ себя вѣдомственныя страсти (въ то время уже обозначилось нѣкоторое различіе во взглядахъ на нашу роль въ Маньчжуріи между администраціей дороги и военнымъ командованіемъ). Несмотря на рядъ данныхъ противоположнаго характера, не оставлявшихъ, казалось бы, сомнѣній въ томъ, чти ни Джоумяну, ни другимъ высшимъ катайскимъ властямъ нѣтъ мѣста въ картинѣ убійства Богданова, натискъ военнаго вѣдомства на Джоумяна не ослабѣвалъ. Слѣдствіе, произведенное военнымъ слѣдователемъ вмѣстѣ съ чиновникомъ Министераства Иностранныхъ дѣлъ, а также и особой Комиссіей подъ предсѣдательствомъ генерала Базилевскаго, оказалось безсильнымъ установить участіе Джоумяна въ этомъ преступленіи. Въ то же время со стороны допрошенныхъ лицъ поступали все новыя и новыя данныя объ огромныхъ услугахъ, оказанныхъ Джоумяномъ въ раскрытіи и задержаніи преступниковъ.

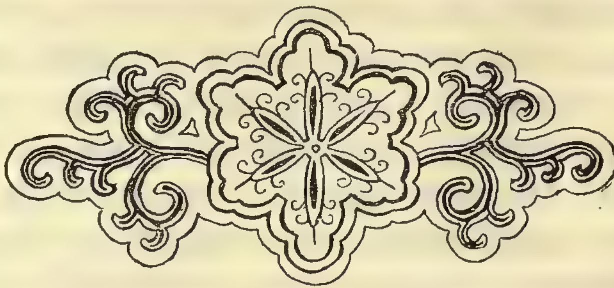
Вполнѣ неожиданнымъ для всѣхъ среди этихъ фактовъ явился приказъ, полученный командующимъ тыломъ арміи ген. Надаровымъ отъ ген. Куропаткина объ арестѣ Джоумяна.

Особенно пораженъ былъ генералъ Надаровъ, который могъ бы на память перечислить многія заслуги Джоумяна передъ русской арміей. По словамъ лицъ, близко стоявшихъ къ этому дѣлу, генералъ Надаровъ пригласилъ Джоу-

мяна къ себѣ и передалъ ему полученное распоряженіе, присовокупивъ, что приказъ объ арестѣ является, очевидно, недоразумѣніемъ, которое должно выясниться въ ближайшіе же дни. На это Джоумянъ отвѣтилъ, что Главнокомандующій хочетъ взять его свободу, но не предпочтетъ ли онъ его жизнь. Джоумянъ просилъ разрѣшенія покончить свою жизнь самоубійствомъ, такъ какъ все равно первый же его шагъ по направленію къ тюрьмѣ опредѣлитъ его политическую смерть.

Въ концѣ-концовъ было рѣшено пригласить Джоумяна «гостемъ» къ Управляющему дорогою, не придавая этому никакого внѣшняго вида ареста, и ходатайствовать передъ генераломъ Куропаткинымъ объ отмѣнѣ его распоряженія, основаннаго, какъ выяснилось впослѣдствіи, кромѣ приведеннаго выше рапорта Мержанова, лишь на голословномъ доносѣ монгола Баирова.

Генералъ Куропаткинъ внялъ настойчивымъ ходатайствамъ и отмѣнилъ свой приказъ, но самый фактъ проявленія такого недовѣрія къ Джоумяну имѣлъ для него рѣшающее значеніе. Несмотря на послѣдовавшее вскорѣ, въ видѣ компенсаціи, награжденіе его орденомъ Станислава 2-й степени (со звѣздой), Джоумянъ ушелъ послѣ этого событія отъ политической жизни. Его давно уже нѣтъ среди дѣятелей Цицикарской провинціи. Однако многіе старые работники К. В. ж. д. до сихъ поръ охотно и доброжелательно вспоминаютъ колоритную фигуру этого виднаго китайскаго дѣятеля, что и дало намъ право и поводъ болѣе или менѣе подробно остановиться на его судьбѣ, тѣмъ болѣе, что вся эта исторія ярко вскрываетъ ту сложную обстановку и тѣ бытовыя черты, съ которыми русскимъ пришлось встрѣтиться и считаться въ Сѣверной Маньчжуріи *).



*) О томъ, какъ относились къ Джоумяну первые строители дороги, свидѣтельствуетъ слѣдующая выдержка изъ письма Позднѣева Циглеру еще отъ 11-го апрѣля 1899 года: Въ бытность свою въ Пекинѣ С. В. Игнаціусъ сообщилъ мнѣ, что Джоумянъ является лицомъ безспорно выдающимся по уму и энергіи среди всѣхъ китайскихъ администраторовъ въ Маньчжуріи, и что въ случаѣ удаленія его отъ должности въ связи съ вызовомъ для денежнаго отчета въ Айгунъ едва ли удастся найти ему подходящаго замѣстителя». По этому же поводу А. I. Юговичъ спеціально просилъ Позднѣева обратиться въ Цзун-ли-ямынь съ ходатайствомъ объ оставленіи Джуомяна на службѣ.

ОХРАНА КИТАЙСКОЙ ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Глава XVIII.

Первоначальная охранная стража. Заамурскій Округъ Отдѣльнаго Корпуса Пограничной Стражи. Дружины Государственнаго Ополченія. Возстановленіе охранной стражи въ 1918 г. Переходъ охраны дороги въ вѣдѣніе китайскихъ властей.

дной изъ необходимыхъ предпосылокъ успѣшнаго развитія нашей строительной дѣятельности въ Маньчжуріи являлось созданіе надежной военной охраны, какъ для самого пути и сооруженій, такъ и для всего служебнаго и техническаго персонала.

Въ виду этого еще протоколомъ Правленія отъ 10 мая 1897 г. за № 82*) было постановлено примѣнительно къ пункту 6-му договора 1896 года учредить для Китайской Восточной желѣзной дороги особую охранную стражу, укомплектовавъ ее вольнонаемными чинами запаса арміи.

На первое время численность стражи была опредѣлена въ 699 конныхъ нижнихъ чиновъ при 120 офицерахъ съ подчиненіемъ Начальника этой стражи Главному Инженеру. Въ дальнѣйшемъ численность стражи неоднократно увеличивалась по мѣрѣ возраставшей потребности и постепенно къ 1910 году она обратилась въ крупную боевую единицу (до 28.000—30.000 человѣкъ), не уступавшую по своей военной подготовкѣ регулярнымъ русскимъ войскамъ.

За время свыше 15-лѣтней службы на Дальнемъ Востокѣ охранной стражи Кит. Вост. жел. дороги, преобразованной въ 1901 году въ Заамурскій Округъ Отдѣльнаго Корпуса Пограничной Стражи, вписано не мало яркихъ

*) См. приложеніе № 17.

страницъ въ исторію русской военной доблести не только въ мѣстной борьбѣ съ хунхузами и боксерами, но и на поляхъ сраженій въ русско-японскую, а затѣмъ и въ великую европейскую войну на австро-германскомъ фронтѣ, куда Заамурскій Округъ былъ командированъ въ полномъ составѣ въ 1915 году; что совпало съ горячимъ желаніемъ всѣхъ его чиновъ и ихъ усиленными ходатайствами.

По этимъ основаніямъ исторія военной охраны К. В. ж. д. заслуживаетъ самого детальнаго изученія и описанія, которое, къ сожалѣнію, не можетъ найти себѣ достаточно мѣста въ рамкахъ настоящаго обзора*); здѣсь предстоитъ ограничиться лишь изложеніемъ самыхъ выдающихся моментовъ и фактовъ изъ жизни охраны и наиболѣе характерныхъ особенностей ея быта и дѣятельности въ своеобразной обстановкѣ Маньчжуріи.

Выше уже упоминалось, что вопросъ о томъ, какъ организовать охрану постройки и послѣдующей эксплоатаціи Кит. Вост. жел. дороги отъ возможныхъ нападеній хунхузовъ или другихъ враждебныхъ группировокъ мѣстнаго населенія, возникъ одновременно съ разрѣшеніемъ въ утвердительномъ смыслѣ проекта о направленіи конечнаго звена великаго сибирскаго пути черезъ Маньчжурію.

Юридическая природа договора на постройку исключала возможность ввода въ Маньчжурію нашихъ регулярныхъ войскъ, а потому рѣшено было охранную стражу укомплектовать на началахъ вольнаго найма изъ состоявшихъ на льготѣ казаковъ Европейской Россіи.

По своимъ природнымъ свойствамъ казачество являлось элементомъ, наиболѣе подходящимъ для охранной службы, съ характеромъ и особенностями которой многіе изъ казаковъ, отбывавшихъ ранѣе свою очередь въ полкахъ на средне-азіатской границѣ и въ Закавказьѣ, были основательно знакомы.

Протоколомъ Правленія отъ 20 іюля 1897 года за № 114 формированіе первыхъ охранныхъ частей было поручено Командиру 4-й Закаспійской стрѣлковой бригады, полковнику А. А. Гернгроссу, съ назначеніемъ его Главнымъ Начальникомъ охранной стражи. Офицеровъ охраны разрѣшено было, по соглашенію съ военнымъ вѣдомствомъ, брать изъ строевыхъ регулярныхъ частей съ перечисленіемъ ихъ въ запасъ арміи. При этомъ Высочайшимъ повелѣніемъ отъ 10-го іюня 1897 г. офицерамъ запаса и казачьимъ офицерамъ, состоящимъ по войску, были предоставлены при назначеніи ихъ въ охранную стражу Кит. Вост. жел. дор. права дѣйствительной службы со всѣми преимуществами

---

*) Составленіе подробной исторіи охраны К. В. ж. д. принялъ на себя бывшій Начальникъ охранной стражи генеральнаго штаба генералъ-лейтенантъ М. К. Самойловъ

葛爾格羅斯　護軍司令

Александръ Алексѣевичъ Гернгроссъ,

Начальникъ Охранной Стражи на постройкѣ дороги.

А. А. Gerngross,

Commanding Officer of Railway Defense Guard, for the protection of the construction of the railway.

при отставкѣ, т.-е. на выслугу чина, мундира, пенсіи изъ Государственнаго Казначейства и эмеритуры на общихъ основаніяхъ вплоть до такъ называемой Амурской пенсіи.

Первоначально подлежало сформированію лишь пять конныхъ сотенъ, которыя и были набраны: одна—въ Терскомъ казачьемъ войскѣ, двѣ—въ Кубанскомъ, одна—въ Оренбургскомъ, а одна сотня оказалась смѣшаннаго состава частью изъ оренбургскихъ казаковъ, а частью изъ запасныхъ нижнихъ чиновъ Закаспійскихъ стрѣлковыхъ баталіоновъ. Сотнямъ была придана чисто строевая организація, въ своей службѣ и повседневной жизни они должны были руководствоваться соотвѣтствующими воинскими уставами.

Каждая сотня состояла изъ командира, 2 младшихъ офицеровъ, вахмистра, 12 урядниковъ, 2 трубачей, 120 нижнихъ чиновъ, ветеринарнаго и медицинскаго фельдшеровъ.

Вооруженіе, подобно принятому въ пограничной стражѣ, составляли винтовки и шашки драгунскаго образца и револьверы системы Нагана *)

Обмундированіе стражи болѣе или менѣе приближалось къ общевоенному, съ тою лишь разницею, что вовсе не было установлено ношеніе погонъ. Ихъ до извѣстной степени замѣнялъ на офицерскихъ пальто и тужуркахъ желтый драконъ, который красовался также и на сотенныхъ значкахъ.

Суровый маньчжурскій климатъ понудилъ ввести въ зимнее снаряженіе удлиненный полушубокъ, могущій прикрывать ноги всадника; по этому же основанію введено было ношеніе валенокъ, фуфаекъ, рукавицъ и т. д.

Офицерская форма была одинакова по покрою съ солдатской; въ видѣ отличія офицеры имѣли наплечные позолоченые жгуты, а штабъ-офицеры, кромѣ того, золотой шнуръ на рукавахъ. Форма была въ общемъ удобна, но офицерами болѣзненно ощущалось отсутствіе столь привычныхъ погонъ, особенно во время поѣздокъ въ отпускъ въ Россію.

Весь персоналъ стражи служилъ, какъ сказано, по вольному найму, причемъ нижніе чины получали по 20 рублей ежемѣсячно, помимо кормового довольствія.

Конскій составъ рѣшено было пріобрѣсти на мѣстѣ, въ Маньчжуріи—но первые опыты въ этомъ направленіи оказались неудачными. Такъ, изъ журнала Правленія отъ 14 іюня 1899 года видно, что, по донесенію полковника Гернгросса, изъ пріобрѣтенныхъ въ томъ году слишкомъ 2000 лошадей-монголокъ 600 пало на переходѣ изъ Цицикара въ Мукденъ отъ сибирской язвы, а среди уцѣлѣвшихъ сильно былъ распространенъ ревматизмъ. Съ теченіемъ вре-

*) См. протоколъ Правленія отъ 8-го іюля 1897 года № 112.

мени дѣло конскаго ремонта, однако, наладилось вполнѣ и Заамурскіе конные полки нерѣдко щеголяли одномастнымъ подборомъ лошадей; а нѣкоторыя сотни выѣзжали на смотры цѣликомъ на бѣлоснѣжныхъ коняхъ.

Первыя пять сотенъ охраны тотчасъ по сформированіи, въ концѣ октября 1897 года, были собраны въ Одессѣ, гдѣ получили обмундированіе и 1-го ноября отбыли на Дальній Востокъ на пароходѣ Добровольнаго Флота «Воронежъ». Кромѣ полковника Гернгросса, въ составѣ отряда находилось еще 10 офицеровъ и одинъ ветеринарный врачъ (г. Рейтеръ).

Сурово встрѣтилъ Тихій океанъ нежданныхъ гостей, пришлось въ продолженіи 12 дней выдерживать сильный штормъ и лишь уже въ Японіи, въ Нагасакахъ, получить непродолжительный отдыхъ. 26 декабря эшелонъ прибылъ во Владивостокъ, откуда части охраны въ ускоренномъ порядкѣ выступили въ районъ изысканій на смѣну прикомандированныхъ къ изыскательскимъ партіямъ стрѣлковъ мѣстныхъ батальоновъ; впрочемъ, мѣстами работы производились по предложенію китайскихъ властей и подъ охраной и сопровожденіемъ китайцевъ, какъ о томъ наглядно свидѣтельствуютъ уцѣлѣвшіе приводимые здѣсь фотографическіе снимки.

Въ виду скоро выяснившейся численной недостаточности перваго эшелона стражи уже въ октябрѣ 1897 года было приступлено къ формированію новыхъ 10 сотенъ, составившихъ второй эшелонъ, численностью въ 1390 человѣкъ. Въ составъ его вошли: одна Терская сотня, двѣ Кубанскія, три Донскія, три Оренбургскія и одна Уральская.

На этотъ разъ для набора людей были спеціально командированы офицеры, которые объѣзжали казачьи станицы и изъ числа изъявлявшихъ желаніе отправиться въ Маньчжурію казаковъ избирали наиболѣе соотвѣтствующихъ по здоровью, нравственнымъ качествамъ и благонадежности; о послѣдней требовалось особое удостовѣреніе, засвидѣтельствованное подлежащимъ войсковымъ начальствомъ, каковая мѣра была вызвана тѣмъ, что въ составъ перваго эшелона попалъ значительный процентъ порочныхъ казаковъ, которые своими поступками и поведеніемъ компрометировали всю стражу настолько, что нѣкоторыхъ изъ Владивостока пришлось отправить обратно въ Россію.

8 апрѣля 1898 года второй эшелонъ стражи подъ начальствомъ полковника Зубковскаго былъ посаженъ въ Одессѣ на французскій пароходъ «Les Alpes». Кромѣ Зубковскаго, въ эшелонѣ состояло еще 17 офицеровъ, священникъ о. Журавскій, медицинскій и ветеринарный персоналъ и духовой оркестръ.

Относительно первоначальнаго офицерскаго состава стражи нельзя не отмѣтить одну своеобразную черту: въ невѣдомую, таинственную Маньчжурію

охотно стремилось не только рядовое армейское офицерство, но и блестящіе представители гвардейскихъ полковъ, почему-либо пресытившіеся атмосферой Петербурга и обуреваемые жаждою новыхъ впечатлѣній. Равнымъ образомъ, охотно шли сюда и отдѣльные, смѣлые, инціативные люди вродѣ, напримѣръ, полковника 2-й гренадерской артиллерійской бригады П. И. Мищенко *), впослѣдствіи извѣстнаго боевого генерала, или прапорщика запаса армейской пѣхоты А. И. Гучкова **), будущаго крупнаго политическаго дѣятеля и Военнаго Министра перваго состава Временнаго Правительства, и много еще другихъ выдающихся именъ придется отмѣтить на страницахъ исторіи охранной стражи Кит. Вост. ж. д.

Останавливаясь въ частности на незаурядной и яркой личности А. И. Гучкова, слѣдуетъ отмѣтить, что первые же дни его пребыванія въ Маньчжуріи ознаменовались однимъ, хотя и не крупнымъ, но характернымъ и имѣвшимъ нѣкоторыя принципіальныя послѣдствія инцидентомъ, въ связи съ которымъ А. И. Гучковъ вскорѣ былъ вынужденъ покинуть Маньчжурію.

Благодаря горячему темпераменту А. И. у него сразу же произошло рѣзкое столкновеніе съ мѣстными инженерами-строителями на почвѣ столь обычнаго здѣсь по тѣмъ временамъ квартирнаго недоразумѣнія. Получивъ отъ завѣдывавшаго постройкой Харбина инженера Левтѣева указаніе, что квартира, занятая имъ, Гучковымъ, предназначена въ порядкѣ очереди другому агенту, А. И. Гучковъ счелъ себя почему то оскорбленнымъ и въ порывѣ горячности проявилъ нѣчто близкое къ бреттерству, вызвавъ въ грубой формѣ инженера Левтѣева на дуэль. Дуэль не состоялась, но это незначительное само по себѣ личное столкновеніе неожиданно разрослось, приняло характеръ принципіальнаго спора между инженерами и офицерами, требовавшими себѣ особо привиллегированнаго положенія среди прочихъ агентовъ дороги. Инженеры съ своей стороны заявили коллективный протестъ по поводу дѣйствій Гучкова, и въ концѣ концовъ А. І. Юговичъ долженъ былъ телеграфировать въ Петербургъ о необходимости прапорщика Гучкова изъ полосы отчужденія откомандировать, несмотря на то, что въ дѣлѣ борьбы съ хунхузами и ихъ преслѣдованія имъ было обнаружено много мужества, настойчивости и энергіи ***).

---

*) Протоколомъ Правленія отъ 22 января 1899 года назначенъ четвертымъ помощникомъ Главнаго Начальника Охранной Стражи.

**) Назначенъ протоколомъ Правленія отъ 27 августа 1897 года.

***) См. «Очеркъ участія охранной стражи въ событіяхъ 1900 года» В. Голицына. Преслѣдованіе хунхуза Малоу.

Обиженный А. И. Гучковъ, получивъ телеграмму объ отчисленіи, съ присущей ему оригинальностью и быстротою рѣшеній сѣлъ на коня и походнымъ порядкомъ отправился въ далекую, родную Москву.

Впервые рѣзко обозначившееся въ этомъ эпизодѣ расхожденіе между военными кругами и техническимъ персоналомъ дороги и въ дальнѣйшемъ неоднократно давало себя чувствовать въ нашей маньчжурской работѣ и иногда приводило къ весьма нежелательнымъ положеніямъ. Своего апогея эти явленія достигли въ образѣ дѣйствій одного изъ позднѣйшихъ Начальниковъ Заамурскаго Округа, генерала Мартынова, опредѣленно желавшаго вести въ Маньчжуріи свою собственную воинственную политику вопреки прямымъ указаніямъ Шефа Пограничной Стражи В. Н. Коковцова и внѣ какой-либо связи съ Управляющимъ дорогой ген. Хорватомъ.

Ближайшимъ послѣдствіемъ Гучковскаго инцидента явилось, между прочимъ, установленіе полной подчиненности всего состава стражи Главному Инженеру.

Количественное усиленіе охранной стражи продолжалось и дальше по мѣрѣ развитія построечныхъ работъ. Уже къ концу 1898 года вновь ощущалась недостаточность имѣвшихся частей и пришлось въ порядкѣ особаго соглашенія съ мѣстнымъ военнымъ начальствомъ сформировать дополнительную роту въ 250 человѣкъ изъ нижнихъ чиновъ Приамурскаго военнаго округа. Въ первыхъ числахъ декабря 1898 года рота эта прибыла походнымъ порядкомъ изъ Никольска-Уссурійскаго въ Харбинъ. Это былъ первый опытъ организаціи пѣшихъ частей охраны. По мысли Товарища Предсѣдателя Правленія инженера Кербедзя назначеніе, какъ этой роты, такъ и семи другихъ, предположенныхъ одновременно къ формированію въ Россіи, предполагалось двоякое, не только какъ боевой, но и какъ рабочей силы; однако, этотъ проектъ не встрѣтилъ поддержки въ Правленіи Общества, которое протоколомъ отъ 27-го января 1899 года за № 574 постановило, что въ интересахъ дисциплины и воинской подготовки пѣшія части должны нести, подобно коннымъ, исключительно охранную службу и къ строительнымъ работамъ отнюдь не привлекаться, тѣмъ болѣе, что произведенные въ этомъ отношеніи опыты поселяли крупныя неурядицы и столкновенія между чинами охраны и низшимъ техническимъ персоналомъ дороги на почвѣ двойного подчиненія и военному и штатскому начальству.

Въ 1899 году прибыло въ Маньчжурію еще три эшелона охранной стражи (упомянутыя 2—8 роты и 16, 17, 18 и 19 сотни). Такимъ образомъ, къ началу 1900 года въ охранѣ имѣлось 8 ротъ и 19 сотенъ, что по штатному составу давало 2,000 штыковъ и 2527 шашекъ.

Что касается быта и характера службы чиновъ охранной стражи, то въ этомъ отношеніи существовало большое различіе съ обычными нашими войсковыми частями.

Разбросанная на пространствѣ $2^1/_2$ тысячъ верстъ, охранная стража разбивалась на отдѣльные небольшіе посты, часто силою въ 3—4 человѣка. Кромѣ строившейся линіи Китайской Восточной желѣзной дороги, она занимала постами участокъ по рѣкѣ Сунгари отъ Харбина до Хабаровска для охраны пароходнаго сообщенія, а двѣ ея сотни находились на охранѣ лѣсныхъ заготовокъ въ окрестностяхъ г. Гирина. Распредѣленіе нижнихъ чиновъ по постамъ вдоль линіи Китайской Восточной желѣзной дороги обусловливалось исключительно ходомъ работъ и не имѣло постояннаго характера. До прибытія ротъ, сотня обыкновенно занимала весь строительный участокъ, что составляло въ среднемъ около 100—120 верстъ. Съ прибытіемъ ротъ почти повсюду были образованы смѣшанные посты, при чемъ рота растягивалась на два, а то и на три строительныхъ участка. Нижніе чины, находясь на постахъ, обязаны были охранять служащихъ и имущество дороги, нести развѣдывательную и почтовую службы, а также конвоировать проѣзжающихъ агентовъ дороги и обозы. Кромѣ этой службы, имъ же вмѣнялось первое время въ обязанность исполнять разныя работы на изысканіяхъ, напримѣръ, по устройству телеграфа, или другія «нетяжелыя работы». Если инженеръ или десятникъ находили ихъ работу хорошей, то разрѣшалось этимъ лицамъ выдавать нижнимъ чинамъ, какъ поощреніе, не болѣе 25 копеекъ за каждый рабочій день. Эта рабочая и денежная зависимость чиновъ охранной стражи отъ служащихъ дороги до простого десятника включительно порождала, какъ указано, частыя ссоры и взаимное неудовольствіе, способствуя поддержанію укоренившагося среди агентовъ дороги убѣжденія, что они являются начальниками нижнихъ чиновъ охранной стражи. Кромѣ указанной службы, 12-я сотня и 60 казаковъ Уральской сотни, находившіеся на пристани Иманъ, несли въ 1898 году службу матросовъ на пароходахъ и баржахъ дороги, но отъ этого опыта, вслѣдствіе частыхъ жалобъ казаковъ на несправедливое и унизительное обращеніе съ ними баржевыхъ десятниковъ и капитановъ пароходовъ, пришлось отказаться и, по окончаніи навигаціи этого года, казаки были сняты съ судовъ, а на слѣдующій годъ назначены въ Иманъ уже только въ качествѣ охраны.

Для помѣщенія нижнихъ чиновъ стражи заботами строителей дороги приспособлялись, гдѣ это было возможно, нанятыя у китайцевъ фанзы, или же строились землянки, бараки, или зданія фанзоваго типа.

Въ виду размѣщенія мелкими постами, довольствіе охраны сводилось къ выдачѣ кормовыхъ денегъ на руки съ тѣмъ, чтобы каждый самъ заботился о

своемъ пропитаніи, что, впрочемъ, первое время не представляло особыхъ неудобствъ. При этомъ хлѣбъ, въ большинствѣ случаевъ, получался изъ ближайшихъ болѣе устроенныхъ пунктовъ, гдѣ заведено было уже хлѣбопеченіе. Такими пунктами являлись штабы сотенъ и мѣста жительства начальниковъ дистанцій и участковъ. Изъ этихъ же пунктовъ получались обыкновенно рисъ или крупа, чай и сахаръ, который первые годы во многихъ мѣстахъ не всегда можно было имѣть вслѣдствіе дурныхъ дорогъ и трудности подвоза; также не всюду имѣлось и мясо, и главнымъ продуктомъ питанія, въ особенности для маленькихъ постовъ, являлась обычно курица. Стоимость ея колебалась отъ 15 до 30 копеекъ и она служила ежедневно, какъ на обѣдъ, такъ и на ужинъ. Впрочемъ, были и такіе посты, какъ, напримѣръ, въ тайгѣ и на участкахъ западной линіи дороги, гдѣ, вслѣдствіе отсутствія населенія, нельзя было достать и курицы. Вообще эта система довольствія оказалась въ концѣ концовъ нераціональной.

Далеко не изъ завидныхъ было положеніе офицеровъ охранной стражи. Тоскливо и однообразно протекала ихъ жизнь. Удаленные отъ своей родины на десятокъ тысячъ верстъ, заброшенные по глухимъ уголкамъ Маньчжуріи, гдѣ часто на нѣсколько десятковъ верстъ не было ни одного жилья, не получая подолгу газетъ и журналовъ, а также вѣстей отъ родныхъ и близкихъ, они принуждены были вести жизнь въ очень тяжелыхъ условіяхъ. Кромѣ исполненія различныхъ обязанностей по службѣ, объѣздовъ постовъ и рысканья иногда по окрестностямъ за шайками хунхузовъ, все остальное время офицеръ былъ предоставленъ самому себѣ и, при отсутствіи общества, а зачастую и семьи, принужденъ былъ проводить его на посту въ полномъ одиночествѣ. При неаккуратности и неисправности почтовыхъ сообщеній корреспонденція часто сильно запаздывала, а иногда и совсѣмъ не доходила; поэтому не разъ создавались такія положенія, когда все имѣющееся подъ рукой уже по нѣскольку разъ было прочитано, а новаго ничего не имѣлось. Сколько въ такихъ случаяхъ было офицерами охранной стражи передумано и перечувствовано за эти долгіе вечера одиночества. Какая требовалась внутренняя работа надъ собою, чтобы не поддаться различнымъ искушеніямъ и не пристраститься къ вину или картамъ. И все это еще отягощалось плохими постройками офицерскихъ помѣщеній, гдѣ приходилось имъ такъ же, какъ и нижнимъ чинамъ, часто мокнуть и мерзнуть. Чтобы освѣжиться и разсѣяться, офицеры пріѣзжали въ Харбинъ, при чемъ разстояніе въ 300—400 верстъ, которое въ первые годы предстояло нерѣдко сдѣлать верхомъ и по очень плохимъ дорогамъ, не считалось при этихъ условіяхъ серьезнымъ препятствіемъ.

Отраднымъ событіемъ въ монотонной жизни охраны бывалъ ея ежегодный храмовой праздникъ 21 ноября, справляемый съ особой торжественностью.

Инструкціями охранной стражи требовалось производство строевыхъ занятій и изученіе уставовъ, но, въ силу особаго характера службы и разбросанности частей по линіи мелкими постами, требованія эти являлись почти невыполнимыми. Весь день уходилъ у нижнихъ чиновъ на ихъ службу, или на производство различныхъ строительныхъ работъ. Въ болѣе благопріятныхъ условіяхъ въ этомъ отношеніи находились части, расположенныя въ Харбинѣ, но и тутъ вести регулярно занятія не всегда представлялось возможнымъ.

Вскорѣ же по прибытіи въ Маньчжурію чинамъ охранной стражи пришлось перевѣдаться съ хунхузами и понести потери въ лицѣ убитыхъ ими казаковъ.

Весь 1898 и 1899 годы прошли для охранной стражи подъ знакомъ этой борьбы и преслѣдованія хунхузовъ. Потребовалось много мужества и выносливости для того, чтобы внушить, наконецъ, уваженіе и страхъ этимъ до сихъ поръ безнаказаннымъ хищникамъ. Много отдѣльныхъ подвиговъ было совершено, много русскихъ жертвъ погибло въ этой изнурительной борьбѣ въ дебряхъ и сопкахъ Маньчжуріи.

Но въ 1900 году неожиданно обозначилось новое бѣдствіе.

27 марта этого года близъ города Куаньченцзы были убиты китайцами командиръ 15-й сотни охранной стражи капитанъ Янткевичъ и два рядовыхъ казака.

Убійство это послужило какъ бы прелюдіей къ развернувшимся вскорѣ событіямъ боксерской смуты, въ періодъ которой, какъ мы видѣли, на долю охранной стражи выпала еще болѣе отвѣтственная и тяжелая задача, чѣмъ въ предыдущіе годы.

Главнѣйшіе моменты борьбы съ боксерами, героическій отходъ строителей съ линейныхъ участковъ подъ защитой охранныхъ частей, осада Харбина, отдѣльные выдающіеся подвиги чиновъ охраны, все это нашло уже свое описаніе въ предыдущихъ главахъ (см. главы VI и VII).

Здѣсь необходимо лишь отмѣтить, что однимъ изъ послѣдствій движенія боксеровъ явилось признаніе русскимъ правительствомъ численной недостаточности охранной стражи и необходимости ея дальнѣйшаго спѣшнаго усиленія, несмотря на то, что за 1900 годъ она и безъ того была уже постепенно доведена до 11 тысячъ человѣкъ съ приданіемъ ей артиллерійской части.

Въ связи съ этимъ была произведена и реорганизація стражи со включеніемъ ея съ 19 января 1901 года въ составъ Отдѣльнаго Корпуса Пограничной Стражи въ видѣ особаго Заамурскаго Округа, начальникомъ котораго былъ назначенъ освободитель Харбина отъ боксерскаго обложенія генералъ-лейтенантъ Сахаровъ (протоколомъ Правленія отъ 9-го марта 1901 года за № 1460).

Корпусъ Пограничной Стражи состоялъ въ исключительномъ вѣдѣніи Министра Финансовъ, носившаго почетное званіе Шефа этого Корпуса. Слѣдовательно, при упомянутой реорганизаціи въ отношеніи охранной стражи оставалось соблюденнымъ то положеніе, по которому Россія не могла содержать въ полосѣ отчужденія своихъ регулярныхъ войскъ.

Преобразованіе охранной стражи въ Заамурскій Округъ носило не только внѣшній формальный характеръ; по существу оно стояло въ тѣсной связи съ измѣнившейся къ этому времени подъ давленіемъ военнаго вѣдомства точкой зрѣнія на самое назначеніе частей охраны.

Подъ вліяніемъ грозныхъ событій 1900 года, происшедшихъ вслѣдствіе чисто внѣшнихъ и постороннихъ дорогѣ причинъ, военное вѣдомство вмѣсто прежней скромной задачи охраны дороги и ея агентовъ отъ случайныхъ нападеній стало придавать Заамурскому Округу характеръ какъ бы военнаго авангарда, или постояннаго войскового кадра, способнаго въ случаѣ могущихъ возникнуть впредь новыхъ осложненій дать первый отпоръ непріятельскимъ силамъ до прибытія регулярныхъ войскъ.

Въ соотвѣтствіи съ этимъ, по соглашенію съ военнымъ вѣдомствомъ, рѣшено было довести численность охранной стражи до 25,000 человѣкъ и придать ей вполнѣ боевую организацію путемъ усиленія ея вооруженія и артиллеріи, образованія въ составѣ ея особыхъ резервовъ и проч., на что вновь потребовались значительные дополнительные расходы.

Высочайше утвержденнымъ 18 мая 1901 года положеніемъ Заамурскій Округъ доведенъ былъ до 55 ротъ, 55 сотенъ, 6 батарей и 25 учебныхъ командъ; части эти сведены были въ 8 линейныхъ и 4 резервныхъ отряда, составившихъ 4 бригады.

Послѣдствіемъ боксерской смуты явилось также принятіе по самой линіи Китайской Восточной желѣзной дороги мѣръ для обезпеченія ея безопасности на случай новыхъ военныхъ дѣйствій. Для приспособленія къ оборонѣ желѣзнодорожныхъ сооруженій Обществомъ Китайской Восточной желѣзной дороги по требованію военнаго вѣдомства былъ выполненъ цѣлый рядъ работъ, какъ то: возведены высокія, каменныя и кирпичныя огражденія съ башнями при

станціонныхъ и путевыхъ зданіяхъ; при нихъ устроены цистерны для запаса воды и ставни съ бойницами, укрѣплены мосты, на которыхъ сдѣланы въѣзды для передвиженія артиллеріи и войсковыхъ обозовъ; наконецъ, въ 1915 году у главнѣйшихъ мостовъ построены были бетонные блокгаузы, для обороны коихъ должны были помѣщаться небольшія части пѣхоты съ пулеметами и легкими орудіями. На случай необходимости значительныхъ воинскихъ перевозокъ тогда же организовано по линіи восемь постоянныхъ продовольственныхъ пунктовъ, изъ нихъ одинъ въ Харбинѣ, для единовременнаго довольствованія 1000 человѣкъ въ каждомъ, при чемъ пункты эти также приспособлены къ оборонѣ, и т. д.

Еще до вступленія своего въ должность Начальника Заамурскаго Округа генералъ-лейтенантъ Сахаровъ получилъ иное назначеніе въ Россіи и въ Маньчжурію не пріѣхалъ; его замѣнилъ здѣсь генералъ Дитерихсъ, спеціалистъ по военно-организаціоннымъ вопросамъ, на долю котораго и выпало завершить переформированіе бывшей охранной стражи, комплектовавшейся на началахъ вольнаго найма, въ организацію чисто военнаго типа, построенную на принципѣ воинской повинности.

Послѣ японской войны, вслѣдствіе сокращенія протяженія К. В. ж. д., пришлось сократить и охрану; по Портсмутскому миру можно было содержать по 15 чел. охраны на 1 километръ, считая вмѣстѣ съ желѣзнодорожной бригадой. Поэтому 14 октября 1907 года объявлены были новые штаты, по которымъ войска округа составили 54 роты и 42 сотни, 4 батареи и 25 учебныхъ командъ.

Войска эти сведены были въ 12 отрядовъ и составили 3 бригады; наконецъ, въ 1910 г., 22 января, Округъ получилъ настоящую военную организацію; сформировано было 6 пѣшихъ полковъ и 6 конныхъ, имѣвшихъ всего 60 ротъ и 36 сотенъ съ 6-ю пулеметными командами, съ 7-ю учебными частями; при Округѣ состояли 4 батареи, саперная рота и др. части.

Всѣ эти части сводились въ 3 отряда и имѣли общую численность въ 586 офицеровъ и чиновниковъ, 21,110 ниж. чиновъ и 6,600 лошадей.

Этотъ періодъ былъ апогеемъ развитія округа.

Въ судебномъ отношеніи Округъ былъ признанъ подвѣдомственнымъ Приамурскому военно-окружному суду (г. Владивостокъ) и при немъ учреждены спеціальныя должности военныхъ слѣдователей, сначала въ числѣ трехъ, а съ 1914 года, въ виду значительнаго количества дѣлъ, добавленъ еще одинъ военный слѣдователь.

Описанную организацію Заамурскій Округъ сохранилъ въ главнѣйшихъ чертахъ до самаго отправленія его въ 1915 году на австро-германскій фронтъ; во внутренней структурѣ его частей и штабовъ неоднократно происходили тѣ или иныя измѣненія и переформированія, направленныя къ приданію Округу еще болѣе законченнаго облика сплоченной боевой единицы; послѣдніе штаты его были утверждены 1-го октября 1913 года. Они касались увеличенія содержанія начальникамъ частей, по примѣру военнаго вѣдомства и по нѣкоторымъ пунктамъ еще болѣе приближали организацію Округа къ чисто военной.

Въ 1915 году, уже въ періодъ европейской войны, Отдѣльный Корпусъ Пограничной Стражи, составной частью коего являлся и Заамурскій округъ, былъ переименованъ въ Отдѣльный Пограничный Корпусъ въ связи съ обстоятельствами военнаго времени, когда Корпусъ этотъ утратилъ свое прежнее значеніе охраны границъ и образовалъ изъ своего состава рядъ боевыхъ частей, дѣйствовавшихъ на фронтѣ наряду съ регулярными войсками.

Еще въ 1902 году, по окончаніи первой реорганизаціи, генералъ Дитерихсъ покинулъ молодой Заамурскій Округъ и его замѣстителемъ былъ назначенъ генералъ Н. М. Чичаговъ, остававшійся на этомъ посту по день своей кончины въ 1911 г.; такимъ образомъ, половину всего срока своего существованія Заамурскій округъ находился подъ командой этого выдающагося генерала, которому въ значительной степени онъ и былъ обязанъ своимъ развитіемъ и военной подготовкой.

Обладая большимъ служебнымъ и административнымъ опытомъ, зная хорошо Дальній Востокъ и горячо любя военную службу, Н. М. Чичаговъ приложилъ много труда и энергіи къ усовершенствованію округа, принятаго имъ въ стадіи едва законченной организаціи.

За этотъ девятилѣтній періодъ все обученіе и служба въ частяхъ округа велись совершенно такъ же, какъ и въ военномъ вѣдомствѣ, съ тѣмъ лишь отличіемъ отъ полевыхъ войскъ, что боевая готовность округа должна была являться почти постоянной; спеціально охранная служба округа шла по особымъ положеніямъ, разрабатываемымъ по соглашенію съ администраціей дороги.

Для улучшенія подготовки войскъ въ этотъ періодъ учреждена была въ Харбинѣ офицерская школа, организованы полевыя поѣздки, поставлены на надлежащую высоту тактическія занятія, во всѣхъ частяхъ читались сообщенія на различныя военныя темы, при чемъ лучшія изъ этихъ сообщеній повторялись для офицеровъ всего гарнизона Харбина; читались также лекціи раз-

личными специалистами военнаго дѣла (офицерами генеральнаго штаба, артиллеріи, военными инженерами, желѣзнодорожными офицерами и проч.).

Кромѣ того, офицерамъ разрѣшено было поступать въ военныя академіи и офицерскія школы военнаго вѣдомства (въ Петербургѣ).

Организованы были лѣтніе сборы войскъ и маневры для улучшенія подготовки.

Для достиженія общности въ требованіяхъ отъ войскъ по подготовкѣ ихъ къ бою испрошено было періодическое командированіе спеціалистовъ военнаго дѣла для инспектированія округа.

Военные запасы доведены были до требовавшагося условіями мѣстной обстановки количества.

Всѣ работы эти, коими руководилъ съ особымъ умѣніемъ Н. М. Чичаговъ, довели округъ до совершенства, которое неоднократно констатировалось на смотрахъ сосѣдними командующими войсками и Шефомъ Пограничной Стражи, Министромъ Финансовъ.

Лучшимъ же показателемъ соотвѣтствующей подготовки, какъ военной, такъ и по охранѣ дороги, что составляло всегда главную заботу ген. Чичагова, явилась служба округа во время японской войны, когда заамурцы сумѣли оберечь отъ энергичнаго и искуснаго врага полторы тысячи верстъ рельсоваго пути, а нѣкоторыя части дрались въ то же время наряду съ полевыми войсками и на фронтѣ, при чемъ заслуживали не разъ самое горячее одобреніе.

Но не одной строевой подготовкѣ Н. М. Чичаговъ отдавалъ свои силы.

Онъ основалъ въ округѣ школы изученія китайскаго и японскаго языковъ, посылалъ для этой же цѣли въ Японію въ школу епископа Николая дѣтей заамурцевъ и благодаря этому округъ получилъ хорошій кадръ переводчиковъ.

При немъ же Штабомъ Округа составлено и издано было нѣсколько десятковъ различныхъ статистическихъ и топографическихъ изслѣдованій и картъ.

Его стараніями была учреждена Школа-Пріютъ для дѣтей служащихъ въ округѣ, учебное дѣло въ которой поставлено было такъ, что учениковъ ея принимали въ кадетскіе корпуса безъ экзамена.

Устроенъ былъ прекрасный госпиталь, куда привлечены были лучшія медицинскія силы.

Наконецъ, его заботами созданъ былъ въ Харбинѣ окружной Иверскій храмъ, подъ сѣнью коего нашли себѣ упокоеніе многіе павшіе за родину заамурцы.

Мраморныя доски съ многочисленными именами павшихъ въ бояхъ и стычкахъ заамурцевъ украшаютъ стѣны этого храма наряду съ замѣчательной живописью, принадлежащей кисти извѣстнаго мѣстнаго художника-ополченца В. А. Михайлова.

Непреклонный въ вопросахъ соблюденія дисциплины и твердаго воинскаго порядка, генералъ Чичаговъ отличался рѣдкой сердечностью и отзывчивостью къ нуждамъ солдатъ и офицеровъ; послѣднихъ онъ зналъ всѣхъ лично, зналъ ихъ служебныя качества и нужды, приходя на помощь во всѣхъ случаяхъ непосредственнаго къ нему обращенія.

Заамурцы крѣпко цѣнили генерала Чичагова за его сердечность и въ тяжелые дни каждый смѣло шелъ къ нему со своимъ горемъ.

Нѣкоторымъ диссонансомъ въ наладившейся подъ руководствомъ генерала Чичагова жизни округа въ этотъ періодъ явились революціонныя событія 1906 года, въ которыя, хотя и въ незначительной степени, оказались вовлеченными и солдаты-заамурцы, въ частности изъ состава штаба и Заамурской желѣзнодорожной бригады, о которой будетъ особо говориться ниже.

По вступленіи послѣ этого жизни полосы отчужденія въ нормальное русло генераломъ Чичаговымъ былъ предпринятъ рядъ весьма существенныхъ мѣръ къ улучшенію личнаго быта всего состава Заамурскаго округа и къ поддержанію внѣшняго, достойнаго Россіи, престижа этихъ заброшенныхъ на далекую окраину войсковыхъ частей. Въ этомъ отношеніи имя генерала Чичагова, нынѣ покойнаго, и сейчасъ вспоминается очень тепло и сочувственно многими старыми заамурцами и ихъ семьями, какъ самая свѣтлая и парадная страница ихъ пребыванія въ Маньчжуріи. Самъ весьма изысканный и блестящій, человѣкъ широкаго размаха, генералъ Чичаговъ стремился и въ жизнь своихъ подчиненныхъ внести побольше комфорта и радости. Между прочимъ, никогда раньше Харбинъ не видѣлъ такихъ блестящихъ и пышныхъ баловъ и пріемовъ, какъ при генералѣ Чичаговѣ, въ мѣстномъ прекрасномъ Гарнизонномъ собраніи, любимомъ, взлелѣянномъ дѣтищѣ Н. М. Отмѣтимъ попутно, что зданіе Гарнизоннаго собранія въ Харбинѣ имѣетъ весьма пеструю судьбу: при постройкѣ оно предназначалось подъ желѣзнодорожную гостиницу, во время русско-японской войны въ немъ помѣщался лазаретъ Краснаго Креста, позднѣе — русское консульство. При генералѣ Чичаговѣ по его настоятельнымъ просьбамъ это принадлежащее дорогѣ зданіе было уступлено подъ Гарнизонное собраніе*), а съ 1921 г. въ немъ помѣщается Правленіе Общества Китайской Восточной желѣзной дороги.

*) Въ 1917 г. въ немъ же нашелъ себѣ кратковременный пріютъ мѣстный совѣтъ солдатскихъ и рабочихъ депутатовъ.

池察谷甫 駐哈阿穆爾省護軍邊防統領

任期自一九〇二年至一九一一年

Николай Михайловичъ Чичаговъ.

Начальникъ Заамурскаго Округа Отдѣльнаго Корпуса Пограничной Стражи съ 1902 по 1911 годъ. (†).

N. M. Chichagoff,

Commanding General of the Trans-Amur District of the Special Corps of Frontier Guards. From 1902 to 1911. (†).

По своему внѣшнему виду и благоустройству зданіе это, построенное въ 1902 году, является однимъ изъ украшеній Харбина.

На смѣну генералу Чичагову въ 1911 году прибылъ въ Маньчжурію одинъ изъ видныхъ представителей нашего генеральнаго штаба—генералъ-лейтенантъ Е. И. Мартыновъ. Ко времени назначенія Н-комъ Округа ему было всего 46 лѣтъ. Обладая большими способностями, онъ быстро двигался по службѣ, чему не помѣшали его рѣзкія критическія лекціи и статьи по поводу нашихъ послѣднихъ войнъ.

Какъ мы видѣли, его предшественниками жизни и работѣ Заамурскаго округа было придано то благопріятное теченіе, слѣдуя которому, части округа могли спокойно развиваться, улучшать свой хозяйственный бытъ и готовность въ минуту дѣйствительной опасности грудью постоять за интересы такъ прекрасно обставившей ихъ въ матеріальномъ и нравственномъ отношеніи дороги. Необходимо отмѣтить, что годы пребыванія въ Харбинѣ Е. И. Мартынова совпали съ періодомъ упоминавшагося уже выше относительнаго затишья, какъ въ общей дальневосточной политикѣ, такъ и въ мѣстной борьбѣ съ нѣсколько притаившимися хунхузами.

Къ сожалѣнію, генералъ Мартыновъ, повидимому, не проникся тѣми чисто дѣловыми настроеніями и заданіями, которыя доминировали въ правящихъ сферахъ дороги.

Онъ явился здѣсь скорѣе носителемъ нѣсколько шовинистическихъ и военныхъ стремленій съ рѣзко выражавшейся склонностью къ критикѣ существующихъ въ Маньчжуріи порядковъ.

Въ предшествующемъ изложеніи уже не разъ встрѣчалось имя генерала Мартынова, какъ дѣятеля увлекавшагося и переоцѣнивавшаго нашу политическую роль на Дальнемъ Востокѣ, стремившагося къ наибольшей русской активности въ монгольскихъ дѣлахъ и т. д. Нечего и говорить, что такое настроеніе Е. И. Мартынова не могло встрѣтить сочувствія въ управленскихъ кругахъ, въ частности въ Управляющемъ дорогою генералѣ Хорватѣ, человѣкѣ въ высшей степени осторожномъ, мудро-спокойномъ и отлично освѣдомленномъ въ мѣстной обстановкѣ.

Возникшее разномысліе между высшими носителями гражданской и военной власти, къ сожалѣнію, очень скоро перешло со стороны Е. И. Мартынова въ опредѣленную непріязнь и, повидимому, даже въ прямую враждебность въ отношеніи Д. Л. Хорвата.

Этимъ, и только этимъ можно объяснить такой нашумѣвшій въ свое время эпизодъ, какъ «дѣло о выдачѣ китайцамъ чертежей желѣзнодорожныхъ мостовъ».

Передъ нами лежитъ эта небольшая брошюра въ желтой обложкѣ, выпущенная въ 1913 году генераломъ Мартыновымъ подъ громкимъ названіемъ «Маньчжурскіе порядки» и заключающая въ себѣ ни больше, ни меньше, какъ обвиненіе генерала Д. Л. Хорвата въ дѣяніи, именуемомъ въ уголовныхъ кодексахъ «haute trahison».

Этотъ оригинальный инцидентъ, въ которомъ нашелъ умѣстнымъ принять офиціальное участіе и г. Миллеръ, прокуроръ русскаго окружнаго суда въ Харбинѣ *), безусловно не лишено историческаго интереса, какъ наглядная иллюстрація тѣхъ междувѣдомственныхъ треній, которыя неминуемо возникали всюду, гдѣ дѣйствовали конкурирующіе органы русской власти.

Существо этого курьезнаго дѣла, какъ видно изъ упомянутой брошюры, заключалось въ томъ, что Управляющій дорогой, ген. Хорватъ, передалъ въ Тяньцзинскій Университетъ чертежи и пояснительныя записки по постройкѣ мостовъ Кит. Вост. жел. дороги.

Произошло это вслѣдствіе просьбы профессора этого Университета, Морриля, отъ 15 февраля 1911 года.

Въ своемъ письмѣ профессоръ указывалъ, что китайскіе студенты изучаютъ постройку мостовъ по даннымъ Англіи и Америки, тогда какъ наибольшій интересъ для нихъ должна представлять практика Китая.

Д. Л. Хорватъ такъ и посмотрѣлъ на это дѣло, но ген. Мартыновъ думалъ иначе.

Узнавъ объ этомъ отъ драгомана Петрова, онъ усмотрѣлъ въ данномъ случаѣ государственную измѣну, о каковой донесъ к-ру Пограничнаго Корпуса, к-му войсками Иркутскаго военнаго округа и черезъ прокурора Окружнаго Суда—предсѣдателю Иркутской судебной палаты.

Дѣло тянулось весьма долго и лишь особое совѣщаніе въ составѣ министровъ финансовъ, иностранныхъ дѣлъ, военнаго и юстиціи окончательно реабилитировало генерала Хорвата.

Министръ же финансовъ В. Н. Коковцовъ обратился съ письмомъ съ ген. Мартынову, въ коемъ указывалъ, что передача пресловутыхъ чертежей отнюдь не могла считаться государственной измѣной, а диктовалась условіями отношеній съ китайцами, шедшими съ своей стороны всегда навстрѣчу соотвѣтствующимъ русскимъ просьбамъ.

---

*) О судѣ см. ниже.

Въ этомъ письмѣ имѣлось указаніе и на то, что причина возникновенія дѣла заключалась въ недоброжелательномъ отношеніи къ Управленію дороги и ген. Хорвату со стороны ген. Мартынова и прокурора Миллера и въ заключеніе подтверждались ранѣе дававшіяся указанія о необходимости въ будущемъ дружной совмѣстной работы округа съ Управляющимъ дороги для наиболѣе успѣшнаго осуществленія задачъ и интересовъ Общества Кит. Вост. жел. дороги.

Но слѣдовать этимъ указаніямъ ген. Мартыновъ не могъ, и вскорѣ безпокойный нравъ его проявился въ стремленіи стать на сторону монголъ въ распрѣ ихъ съ китайцами, а затѣмъ въ намѣреніи произвести наступленіе значительными силами къ сѣверу отъ ст. Маньгоу въ направленіи Бейтуаньлинцзы для нанесенія сильнаго удара шайкамъ хунхузовъ.

Наступленіе это, предпринимавшееся не только безъ согласія съ Управляющимъ дорогой, но даже безъ увѣдомленія его и безъ всякой связи съ китайской администраціей и войсками, находившимися въ районѣ предполагавшагося движенія, сулило серьезныя и непоправимыя послѣдствія. Будучи извѣщенъ объ этомъ наканунѣ начала похода, Шефъ Пограничной Стражи по телеграфу его отмѣнилъ.

Дѣло это указало, что дальнѣйшее пребываніе на посту Начальника Заамурскаго Округа, ген. Мартынова, который вопреки точнымъ и неоднократнымъ указаніямъ Шефа стремился проводить въ Маньчжуріи свою собственную политику,—невозможно, такъ какъ могло повести къ весьма нежелательнымъ результатамъ.

Поэтому въ февралѣ 1913 г. ген. Мартыновъ былъ назначенъ Начальникомъ 35 пѣхотной дивизіи, а Начальникъ послѣдней, гел.-лейт. Сычевскій—Начальникомъ Заамурскаго Округа.

Уѣзжая изъ Харбина, ген. Мартыновъ отдалъ приказъ, въ которомъ между прочимъ весьма жестко отозвался о хозяйственной части Округа, съ коей онъ велъ открытую и, можетъ быть, не вполнѣ безосновательную борьбу.

По прибытіи въ Россію ген. Мартыновъ продолжалъ въ своихъ брошюрахъ «Маньчжурскіе порядки» жестоко осуждать К. В. ж. д. и ея «постояннаго заступника» В. Н. Коковцова.

Послѣ ген. Мартынова Начальникомъ Заамурскаго Округа, какъ сказано, былъ назначенъ ген.-лейт. Сычевскій.

Это былъ дѣятель съ большимъ военнымъ и административнымъ опытомъ (получилъ Георгіевскій крестъ за японскую войну), и съ высшимъ юридическимъ образованіемъ (Военно-юридической академіи).

Въ это время Округъ продолжалъ быть въ подчиненіи Командиру Корпуса Пограничной Стражи, ген.-лейт. Пыхачеву, инспектировался же въ строевомъ отношеніи Командующимъ войсками Иркутскаго военнаго Округа, которымъ въ то время состоялъ ген. Эвертъ.

На почвѣ этой двойной подчиненности произошли нѣкоторыя тренія между Начальникомъ Округа и командиромъ Корпуса, усилившіяся благодаря повышенной склонности ген. Пыхачева къ вмѣшательству въ мѣстныя дѣла Округа; ген. Сычевскій не могъ согласиться съ такимъ положеніемъ вещей и по просьбѣ своей назначенъ былъ командиромъ 2-го Сибирскаго Корпуса, пробывъ въ Маньчжуріи всего около года.

Чтобы не встрѣчать въ будущемъ какихъ-либо недоразумѣній со стороны лицъ, назначаемыхъ въ Начальники Округа изъ военнаго вѣдомства, ген. Пыхачевъ исходатайствовалъ назначеніе на эту должность своего помощника ген. Дмитріева.

Это состоялось въ 14-мъ году, а въ 15-мъ уже Округъ выступилъ на западъ для участія въ міровой войнѣ.

Надо было видѣть, съ какимъ энтуізазмомъ рвались на войну части Заамурскаго округа.

Не вѣря въ возможность отправки на фронтъ всего округа въ полномъ составѣ, какъ отдѣльной боевой единицы, заамурскіе офицеры еще заранѣе осаждали мѣстный и петербургскій штабы просьбами о прикомандированіи къ полевымъ дѣйствующимъ частямъ. Были случаи, что, получивъ отказъ, или не дождавшись отвѣта по возбужденному ходатайству, офицеры самовольно отправлялись на фронтъ, чѣмъ ставили въ совершенно безвыходный формальный тупикъ мѣстныхъ военныхъ юристовъ: начальство такихъ скрывшихся изъ округа офицеровъ возбуждало противъ нихъ обвиненіе въ побѣгѣ, а, между тѣмъ, по послѣднимъ редакціямъ и разъясненіямъ Воинскаго Устава о Наказаніяхъ, подъ «побѣгомъ», какъ воинскимъ преступленіемъ, надлежало разумѣть «самовольное оставленіе своей части съ намѣреніемъ вовсе уклониться отъ военной службы».

Въ разсматриваемой же обстановкѣ имѣлось обратное: офицеръ дѣйствительно покидалъ свою часть, но не только безъ намѣренія уклониться отъ военной службы, а, наоборотъ, съ чрезвычайнымъ тяготѣніемъ оказаться какъ можно скорѣе тамъ, гдѣ эта военная служба достигаетъ своего наивысшаго напряженія—оказаться на полѣ брани. Были даже случаи, что о такихъ безъ вѣсти пропавшихъ офицерахъ первыя свѣдѣнія получились изъ военныхъ приказовъ о боевыхъ наградахъ.

Наконецъ насталъ долгожданный моментъ. 10-го февраля 1915 года полученъ былъ приказъ о выступленіи Заамурскаго округа въ полномъ составѣ на фронтъ, гдѣ командованіе одной изъ двухъ дивизій принялъ бывшій помощникъ начальника округа генералъ-майоръ М. К. Самойловъ. Заамурцы и на этой войнѣ покрыли себя славой. Подвиги отдѣльныхъ чиновъ и массовыя боевыя дѣйствія цѣлыхъ частей могутъ составить обширный томъ, особо полезный для изслѣдованія тѣхъ специфическихъ условій и причинъ, которыя создавали и укрѣпляли въ заамурскихъ частяхъ мужество: и безпримѣрную выносливость. Много отдѣльныхъ близкихъ заамурцамъ именъ почетно выдвинулось въ послѣднюю войну.

Заамурцы помнятъ, напримѣръ, въ своей средѣ такого выдающагося генерала, какъ Л. Г. Корниловъ, имя котораго нынѣ вдвойнѣ увѣковѣчено и въ исторіи міровой войны, и въ анналахъ русской революціи.

Въ Заамурскомъ округѣ Л. Г. Корниловъ занималъ въ 1910—1913 гг. должность начальника 2-го отряда.

Но и помимо Корнилова среди заамурцевъ нельзя не упомянуть такихъ дѣятелей, какъ служившій въ округѣ въ 1905 году А. И. Деникинъ, имя котораго говоритъ само за себя, Н. Г. Володченко, въ теченіи 9 лѣтъ состоявшій Начальникомъ Штаба Заамурскаго округа и много потрудившійся по вопросамъ военной подготовки Округа и охраны дороги.

Уѣхавъ на войну первымъ изъ Маньчжуріи, онъ уже въ ноябрѣ 1914 г. получилъ георгіевскій крестъ и, командуя 16 кавал. дивизіей, стяжалъ себѣ репутацію выдающагося кавалерійскаго начальника. Кампанію окончилъ въ должности Главнокомандующаго юго-западнымъ фронтомъ.

Послѣдняя война, какъ извѣстно, не вознаградила доблесть русскихъ героевъ, многіе изъ заамурцевъ полегли на поляхъ сраженій, уцѣлѣвшіе солдаты во время всеобщаго развала разбрелись по домамъ, большинство офицеровъ, такъ стремившихся къ войнѣ, погибло, или пропало безъ вѣсти.

Менѣе трети разными путями пробрались назадъ въ Маньчжурію, ставшую для нихъ второй родиной.

Десятка два осѣло въ Константинополѣ, столько же—въ Сербіи, нѣсколько человѣкъ—въ Болгаріи.

Пробравшіеся въ Маньчжурію заамурцы устроились частью кое гдѣ на службѣ, остальные образовали съ большими затрудненіями собственное кооперативное предпріятіе «Озо» (о-во заам. офицеровъ), но отдѣльныя лица влачатъ очень тяжелую жизнь, особенно же плохо приходится оставшимся въ Европѣ, откуда приходятъ извѣстія о ихъ безвыходномъ матеріальномъ положеніи.

Заамурскаго округа больше нѣтъ, но славная память о немъ живетъ среди многихъ осѣвшихъ въ Маньчжуріи русскихъ людей.

Подводя итоги значенію Заамурскаго округа въ жизни К. В. ж. д., нельзя ограничиваться только узко спеціальною его ролью, какъ орудія борьбы съ хунхузами. Необходимо имѣть въ виду, что, помимо этой тяжелой и упорной военной работы, на округъ постоянно возлагались разнаго рода дополнительныя задачи, всегда выполнявшіяся ими съ высокой честью. Заамурскій округъ работалъ и на усиленіе полиціи, которая комплектовалась изъ его состава, и на карантинной службѣ во время чумы, по конвоированію поѣздовъ и денежныхъ суммъ, по развѣдкѣ въ сторону отъ дороги, по сбору статистическихъ и географическихъ свѣдѣній; на него же возлагалось сопровожденіе дорожныхъ мастеровъ и сторожей, участіе въ работахъ по возстановленію полотна въ случаяхъ размывовъ, или снѣжныхъ заносовъ, тѣ же неизмѣнные заамурцы несли охрану консуловъ, отдѣленій Русско-Азіатскаго банка и т. д.

На замѣну ушедшимъ на фронтъ частямъ заамурцецъ изъ Россіи въ томъ же году прибыло 12 дружинъ государственнаго ополченія, которыя вмѣстѣ съ оставшимися отъ Заамурскихъ конныхъ полковъ шестью кадровыми сотнями и приняли на себя охрану дороги подъ общимъ командованіемъ генералъ-майора Н. М. Переверзева, при замѣстителѣ начальника штаба полковникѣ А. М. Барановѣ. Хотя пожилые ополченцы, вооруженные къ тому же устарѣлыми берданками, и не были способны къ сколько-нибудь крупнымъ активнымъ дѣйствіямъ, но съ присущей русскому солдату способностью быстро примѣняться и осваиваться въ новой обстановкѣ они все же болѣе или менѣе успѣшно справлялись съ отвѣтственною задачею охраны столь стратегически важнаго рельсоваго пути, какимъ въ періодъ европейской войны являлась Китайская Восточная желѣзная дорога. Однако, наступившими въ 1917 году революціонными событіями службѣ ополченцевъ въ Маньчжуріи былъ положенъ самый безславный и безпримѣрный въ исторіи русскихъ вооруженныхъ силъ конецъ.

Въ ноябрѣ 1917 года возникшее въ Россіи большевистское движеніе передалось и харбинскимъ ополченскимъ дружинамъ, главнымъ образомъ подъ вліяніемъ пропаганды возвращавшихся на родину черезъ Маньчжурію русскихъ эмигрантовъ изъ Америки, а отчасти и вслѣдствіе политической агитаціи нѣкоторыхъ ополченскихъ офицеровъ, въ частности нѣкоего прапорщика Рютина, до войны бывшаго народнымъ учителемъ. Этому дотолѣ незамѣтному, сѣрому, какъ по цвѣту его защитнаго обмундированія, такъ и по общему внѣшнему

облику, молодому офицеру удалось съ первыхъ же дней послѣ февральскаго переворота «организовать», какъ онъ выражался, «солдатскія массы», т.-е. образовать изъ нихъ совѣтъ солдатскихъ депутатовъ, который и сталъ, соединившись вскорѣ съ совѣтомъ рабочихъ депутатовъ, предъявлять притязанія на политическую власть въ полосѣ отчужденія и въ Управленіи дороги, совершенно не считаясь при этомъ съ исключительнымъ международнымъ положеніемъ Харбина на китайской территоріи.

Въ Харбинѣ создалась весьма тревожная атмосфера, вызвавшая рядъ протестовъ мѣстнаго консульскаго корпуса, съ одной стороны, а съ другой постепенное стягиваніе къ Харбину значительныхъ массъ китайскихъ войскъ и требованіе китайскихъ властей къ Управляющему дорогою о выводѣ изъ полосы отчужденія революціонныхъ дружинъ.

Однако до декабря мѣсяца генералу Д. Л. Хорвату, получившему отъ Временнаго Правительства званіе комиссара полосы отчужденія, удавалось путемъ всякаго рода дипломатическихъ шаговъ кое-какъ спасать положеніе, тѣмъ болѣе, что и солдатскіе депутаты, хотя и выносили въ своихъ безчисленныхъ засѣданіяхъ самыя рѣшительныя резолюціи вплоть до отстраненія отъ должности генерала Хорвата съ замѣной его ратникомъ ополченія Славинымъ *), бывшимъ служащимъ одного изъ мѣстныхъ магазиновъ, но, не встрѣчая особенно въ вопросѣ отстраненія Д. Л. Хорвата единодушной поддержки среди рабочихъ и профессіональныхъ группировокъ, воздерживались отъ рѣшительныхъ шаговъ. При этомъ, какъ самъ прапорщикъ Рютинъ, такъ и весь совѣтъ солдатскихъ и рабочихъ депутатовъ, оставались до конца октября на рѣзко антибольшевистской позиціи.

Однако, уже въ первыхъ числахъ ноября подъ вліяніемъ событій въ Россіи прапорщикъ Рютинъ неожиданно объявилъ себя соц.-дем. большевикомъ, а вслѣдъ за этимъ путемъ цѣлаго ряда искусственныхъ пріемовъ вызвалъ расколъ въ совѣтѣ рабочихъ и солдатскихъ депутатовъ, давшій въ концѣ-концовъ при голосованіяхъ большинство крайнимъ лѣвымъ теченіямъ, желавшимъ во главѣ со своимъ лидеромъ во что бы то ни стало дѣйствовать активно и немедленно провести въ жизнь резолюцію о захватѣ власти, отстраненіи генерала Хорвата, русскаго консула и ряда другихъ высшихъ должностныхъ лицъ Управленія Китайской Восточной желѣзной дороги.

Создавшееся крайне напряженное положеніе разрѣшилось 12-го декабря путемъ вооруженнаго выступленія китайскихъ войскъ, которыя послѣ самой незначительной перестрѣлки разоружили русскихъ ополченцевъ, посадили

*) См. въ главѣ XX—обращеніе совѣта солдатскихъ депутатовъ къ харбинскому даотаю.

ихъ въ поѣзда и выслали изъ предѣловъ Маньчжуріи. Прапорщику Рютину удалось скрыться изъ Харбина нѣсколькими часами раньше.

Всѣ эти печальныя событія не обошлись безъ человѣческихъ жертвъ. Такъ, напримѣръ, китайскимъ полковникомъ Цаоджиганомъ выстрѣломъ въ упоръ изъ револьвера былъ убитъ временно командовавшій 618 пѣшей Томской дружиной подполковникъ Давыдовъ.

Застрѣленъ онъ былъ въ тотъ моментъ, когда, еще не отдавая себѣ отчета въ совершающихся событіяхъ и находясь въ штабѣ дружины, онъ разговаривалъ съ кѣмъ то по телефону. Злой рокъ вообще тяготѣлъ надъ этой дружиной: ея командиръ полковникъ Фридриховъ въ первые же дни мартовскаго переворота былъ арестованъ по постановленію дружиннаго комитета, въ которомъ участвовалъ и полковникъ Давыдовъ, по столь частому по тѣмъ временамъ обвиненію въ контръ-революціонности и черезъ нѣсколько сутокъ былъ найденъ въ своей камерѣ на гауптвахтѣ повѣсившимся на полотенцѣ.

Во время упомянутой перестрѣлки шальными пулями, какъ это всегда бываетъ, было ранено нѣсколько совершенно постороннихъ людей, главнымъ образомъ, изъ среды спѣшившихъ по школамъ учащихся. Въ частности, была смертельно ранена ученица 5-го класса гимназіи Оксаковской Шипотяновская.

Дружины сдали оружіе почти добровольно, и среди ополченцевъ жертвъ не было, но ихъ ждало тяжелое испытаніе при переѣздѣ русской границы на станціи «Маньчжурія».

Въ это время въ поселкѣ при названной станціи впервые появился никому до того неизвѣстный казачій офицеръ есаулъ Семеновъ, формировавшій въ Забайкальѣ якобы по порученію военнаго вѣдомства особый монголо-бурятскій полкъ.

Съ горстью присоединившихся къ нему людей, главнымъ образомъ, изъ бѣжавшихъ изъ Россіи послѣ развала австро-германскаго фронта офицеровъ, есаулъ Семеновъ обосновался на ст. Маньчжурія. Дѣятельности образованнаго имъ здѣсь особаго отряда мы коснемся вкратцѣ въ заключительной главѣ настоящаго обзора, сейчасъ необходимо ограничиться лишь указаніемъ, что, освѣдомившись о приближеніи къ ст. «Маньчжурія» эшелоновъ съ безоружными ополченцами и нуждаясь въ обмундированіи для своихъ людей, Семеновъ организовалъ рядъ нападеній на эти поѣзда во время стоянокъ, при чемъ окончательно сбитые съ толку, темные въ массѣ, ополченцы подверглись ряду издѣвательствъ, избіеніямъ, поркѣ, лишились своихъ полушубковъ и ва-

ленокъ, а нѣсколько человѣкъ изъ нихъ было уведено въ окрестныя сопки и разстрѣляно.

Такъ началась дѣятельность въ Маньчжуріи отряда Семенова и такъ безславно окончилось пребываніе въ полосѣ отчужденія русскихъ воинскихъ частей.

Вѣсть о полной дезорганизованности ополченскихъ дружинъ и о неспособности ихъ къ дальнѣйшей охранѣ Китайской Восточной желѣзной дороги дошла до Правленія Общества въ Петербургѣ еще задолго до только что описанныхъ событій.

Въ связи съ этимъ въ Правленіи по докладу А. Н. Венцеля возникла мысль о необходимости отказаться отъ охраны дороги войсками и возвратиться къ прежнему типу вольнонаемной охранной стражи, существовавшей въ первые годы постройки Китайской Восточной желѣзной дороги и подчинявшейся исключительно Правленію. Соотвѣтствующія инструкціи были даны Правленіемъ бывшему Помощнику Начальника Заамурскаго округа М. К. Самойлову, возвращавшемуся съ австро-германскаго фронта въ Маньчжурію и находившемуся проѣздомъ въ Петербургѣ.

По соглашенію съ Управляющимъ дорогой, генераломъ Хорватомъ, еще въ ноябрѣ 1917 года имъ былъ разработанъ планъ новой организаціи охранной стражи на слѣдующихъ основаніяхъ:

1. Охрана вольнонаемная.

2. Пріемъ и увольненіе личнаго состава производятся Главнымъ Начальникомъ охранной стражи.

3. Главный Начальникъ по вопросамъ охраны подчиняется Управляющему дорогой; по остальнымъ вопросамъ онъ находится въ непосредственномъ подчиненіи Правленію Общества

4. Стражники принимаются на сроки 6 мѣсяцевъ и 1 годъ, послѣ чего контракты могутъ быть возобновляемы.

5. Офицеры и чиновники, также вольнонаемные, принимаются и увольняются Главнымъ Начальникомъ охранной стражи.

6. Всѣ служащіе охранной стражи особой подпиской обязываются не принимать участія въ политикѣ.

Параллельно съ первоначальными шагами къ организаціи охранной стражи, весьма затрудненной отсутствіемъ кадровъ надежныхъ и стойкихъ людей, происходила уже въ ноябрѣ частная демобилизація ополченскихъ дружинъ, доведенныхъ ко времени декабрьскихъ событій до половиннаго состава пу-

темъ постепеннаго увольненія отъ службы старшихъ возрастовъ; формируемая стража тѣмъ временемъ принимала подъ свою охрану имущество и зданія дороги, возстанавливая въ предѣлахъ возможнаго порядокъ и безопасность.

Къ концу августа 1918 года изъ состава охранной стражи оказалось уже возможнымъ выдѣлить двѣ роты (по 150 стражниковъ) для охраны пути отъ ст. Пограничной до Никольска-Уссурійскаго, а вскорѣ послѣ этого 250 человѣкъ было командировано во Владивостокъ для личной охраны находившагося тамъ Д. Л. Хорвата.

Въ 1919 году въ составъ охранной стражи вошли 2 роты изъ сербовъ и 1 корейская рота; принятъ былъ на службу стражи и одинъ туземный полкъ, состоявшій исключительно изъ китайцевъ.

Однако, развитіе охранной стражи, происходившее подъ непосредственнымъ руководствомъ Управляющаго дорогой, а затѣмъ Директора-Распорядителя Правленія Общества Китайской Восточной жел. дороги, генералъ-лейтенанта Хорвата*), помимо недостаточности и ненадежности вербуемаго состава, встрѣтило на своемъ пути тренія и препятствія, обусловленныя создавшейся въ полосѣ отчужденія къ описываемому времени весьма сложной политической обстановкой.

Съ одной стороны, въ самомъ Харбинѣ и на линіи дороги параллельно съ охранной стражей шло самочинное формированіе отдѣльныхъ офицерскихъ отрядовъ (наприм.: Орлова, Калмыкова и др.), каковые отряды в подражаніе Семенову поднимали здѣсь, въ условіяхъ заграничной неприкосновенности, знамя борьбы съ большевизмомъ. Отрядамъ этимъ удалось захватить въ свое распоряженіе оружіе и снабженіе изъ запасовъ бывшаго Заамурскаго округа и Желѣзнодорожной бригады, при чемъ на долю охранной стражи остались лишь устарѣлыя мексиканскія винтовки и карабины.

Всѣ эти организаціи смотрѣли крайне неодобрительно на охранную стражу, носившую форму иностраннаго покроя и державшуюся внѣ политики.

Неоднократно имѣли мѣсто переходы отдѣльныхъ лицъ и цѣлыхъ командъ изъ отрядовъ въ охранную стражу и наоборотъ (напримѣръ, въ серединѣ февраля 1919 года двѣ офицерскія роты и сотня охранной стражи перешли въ отрядъ Семенова), чѣмъ сообщалась крайняя неустойчивость общему положенію.

Въ это же время въ полосѣ отчужденія формировались и другія войсковыя части при поддержкѣ начавшихъ возникать антибольшевистскихъ полити-

*) Къ описываемому времени связь съ Петербургскимъ Правленіемъ была уже окончательно прервана и въ Пекинѣ было образовано новое Правленіе, избравшее генерала Хорвата Директоромъ-Распорядителемъ.

ческихъ группировокъ, какъ то Дальневосточнаго Комитета защиты родины и др.; такъ появились сводный пѣхотный полкъ полковника Маковкина, конно-егерскій Враштиля и др.

Съ цѣлью свести управленіе всѣми войсковыми частями, не исключая и самочинныхъ, въ однѣ руки, начначенъ былъ начальникомъ ихъ генералъ-отъ-кавалеріи М. М. Плѣшковъ и при немъ Штабъ россійскихъ войскъ.

Но нѣкоторые командиры частей, съ явной склонностью къ «атаманству», не хотѣли подчиниться этому объединявшему Штабу и, пользуясь смутнымъ положеніемъ, дѣйствовали на свой страхъ и рискъ, осложняя и безъ того царившую кругомъ разруху.

Въ іюнѣ 1918 года значительная часть этихъ отрядовъ выступила съ генераломъ Хорватомъ на ст. Гродеково; Штабъ россійскихъ войскъ былъ расформированъ, а генералъ Плѣшковъ оставленъ въ Харбинѣ какъ главноначальствующій, коимъ онъ продолжалъ быть до возвращенія ген. Д. Л. Хорвата въ Харбинъ въ сентябрѣ 1919 г.

Съ другой стороны, противодѣйствовали развитію охранной стражи и китайскія власти, всегда относившіеся отрицательно къ присутствію въ полосѣ отчужденія русскихъ вооруженныхъ силъ. Они стремились вліять въ сторону ограниченія численности охранной стражи и въ концѣ 1919 г. по указаніямъ Предсѣдателя Правленія Общества, ген. Бао Гуй-цзина, было рѣшено ограничить ея составъ лишь 2,000 человѣкъ. Совпавшая съ этимъ временемъ мобилизація въ полосѣ отчужденія, произведенная по приказу Омскаго Правительства, еще уменьшила составъ охранной стражи, такъ какъ служба въ ней не была признана освобождающей отъ воинской повинности. Въ дальнѣйшемъ произведено было новое сокращеніе путемъ удаленія наименѣе пригодныхъ контингентовъ.

Въ февралѣ 1920 года впервые, по иниціативѣ Предсѣдателя Правленія Общества генерала Бао Гуй-цзина, возникъ проектъ окончательнаго расформированія охранной стражи.

14-го марта того же 1920 года послѣдовало извѣстное объявленіе генерала Бао Гуй-цзина (совмѣщавшаго съ званіемъ Предсѣдателя Правленія Общества Кит. Вост. ж. д. и должность Главноначальствующаго китайскими войсками въ полосѣ отчужденія) о томъ, что Директоръ-Распорядитель Правленія Общества Кит. Вост. ж. д. не вправѣ осуществлять въ полосѣ отчужденія какую либо политическую власть, принадлежащую въ полномъ объемѣ суверенному Китаю и ему, генералу Бао Гуй-цзину, какъ высшему представителю китайскаго правительства въ полосѣ отчужденія.

На другой день, 15-го марта, двѣ роты китайскихъ войскъ подъ командой маіора Ло-бина неожиданно, въ часы служебныхъ занятій русскаго штаба охраны, заняли обширное зданіе этого штаба на главной улицѣ Харбина и подняли на немъ китайскій флагъ.

Находившійся въ это время въ своемъ служебномъ кабинетѣ Главный Начальникъ охранной стражи, генералъ Самойловъ, путемъ телефонныхъ переговоровъ съ Директоромъ-Распорядителемъ, генераломъ Д. Л. Хорватомъ, выяснилъ необходимость подчиниться создавшемуся положенію и вмѣстѣ со своими подчиненными покинулъ зданіе штаба. Въ этотъ же день послѣдовало предписаніе Директора-Распорядителя охранной стражѣ передать свое оружіе въ вѣдѣніе китайскихъ военныхъ властей.

Въ продолженіи 4 мѣсяцевъ послѣ этихъ событій охранная стража агонизировала въ ожиданіи официальнаго постановленія о своемъ расформированіи, каковое и послѣдовало по протоколу Правленія Общества отъ 9-го іюля 1920 года съ опредѣленіемъ конечнаго дня службы охранной стражи на 15-е іюля того же года.

По иниціативѣ генерала Хорвата Правленіе Общества самымъ щедрымъ образомъ пошло навстрѣчу нуждамъ увольняемыхъ за штатъ чиновъ охранной стражи, примѣнивъ къ нимъ полностью положеніе о заштатномъ довольствіи изъ средствъ дороги.

Такова была въ главнѣйшихъ чертахъ эволюція мѣропріятій по охранѣ Китайской Восточной ж. д., которая въ настоящее время осуществляется китайскими войсками.

Стоимость содержанія Заамурскаго округа въ періодъ расцвѣта его существованія колебалась ежегодно отъ 8 до 9 милліоновъ рублей, каковая сумма возмѣщалась Правленію Общества государственнымъ казначействомъ въ порядкѣ погашенія дефицитовъ, примѣнительно къ ст. 16-й Устава Общества Китайской Восточной желѣзной дороги.

Помимо сухопутныхъ силъ, при Заамурскомъ округѣ, а позднѣе при охранной стражѣ имѣлся особый крейсерскій отрядъ для охраны плаванія по рѣкѣ Сунгари. Въ сущности крейсерскую службу несли суда (числомъ 4) рѣчного пароходства К. В. ж. д., приспособленныя къ оборонѣ и снабженныя артиллеріей. Первоначально для обслуживанія крейсеровъ предназначались спеціальныя команды, но по журналу Правленія отъ 31 мая 1904 года за № 995 разрѣшено было часть судовыхъ должностей до боцмановъ включительно замѣщать нижними чинами Заамурскаго округа.

Однако самое дѣло содержанія крейсерской службы должно было по протоколу Правленія отъ 11 октября 1903 года за № 68 оставаться въ вѣдѣніи Управленія дороги, а не Заамурскаго округа; плаваніе крейсеровъ имѣло совершаться подъ флагомъ Правленія Общества.

Количество охранныхъ крейсеровъ мѣнялось въ зависимости отъ нуждъ рѣчного пароходства, которымъ первоначально было уступлено подъ крейсера 4 парохода, но къ 1917 году въ распоряженіи охранной стражи оставалось уже только два крейсера, а позднѣе даже одинъ, перешедшій въ настоящее время въ пользованіе китайскихъ войскъ.

Нѣсколько особое положеніе въ составѣ нашихъ вооруженныхъ силъ въ полосѣ отчужденія занимала Заамурская желѣзнодорожная бригада, сформированная 1903 году*). Она состояла изъ 4-хъ отдѣльныхъ баталіоновъ 6-ти ротнаго состава, по 325 нижнихъ чиновъ въ каждой ротѣ.

Въ теченіе августа 1903 года желѣзнодорожные баталіоны первоначально лишь въ кадровомъ трехротномъ составѣ прибыли въ Маньчжурію и сосредоточились въ Харбинѣ. Въ сентябрѣ и октябрѣ происходило укомплектованіе ихъ до штатнаго состава, послѣ чего баталіоны были расквартированы по назначеннымъ для нихъ пунктамъ (1-й и 2-й остались въ Харбинѣ, 3-й—въ Ханьдаохецзы и 4-й въ Ляоянѣ.)

Сущность задачъ желѣзнодорожной бригады опредѣлялась въ особомъ о ней положеніи слѣдующимъ образомъ: «Заамурская желѣзнодорожная бригада предназначается для нуждъ эксплоатаціи Китайской Восточной желѣзной дороги, но вмѣстѣ съ тѣмъ на нее же возлагается и выполненіе въ экстренныхъ случаяхъ совмѣстно съ Заамурскимъ округомъ Пограничной стражи различныхъ задачъ по охраненію внѣшней безопасности на территоріи дороги и по оборонѣ линіи, при условіи, чтобы это не противорѣчило ея прямому назначенію».

Такимъ образомъ, въ обычныхъ условіяхъ заамурская бригада являлась ближайшей сотрудницей желѣзнодорожныхъ агентовъ въ дѣлѣ эксплоатаціи. Она же представляла собой неизсякаемый фондъ для замѣщенія низшихъ и среднихъ техническихъ должностей людьми, практически и теоретически изучившими сложное желѣзнодорожное дѣло въ особой учебной командѣ, развернутой впослѣдствіи въ учебный баталіонъ.

---

*) Положеніе о Заамурской жел. дор. бригадѣ Высочайше утверждено 25 марта 1903 г.

Бригада первоначально находилась въ вѣдѣніи штаба Иркутскаго военнаго округа, а затѣмъ штаба Квантунской области; Управляющему дорогой до русско-японской войны бригада подчинялась лишь въ техническомъ, но не строевомъ отношеніи, и только съ объявленіемъ войны она была ему подчинена во всѣхъ отношеніяхъ, при чемъ вся переписка и сношенія по дѣламъ бригады должны были проходить черезъ Военный Отдѣлъ Управленія дороги.

«Обширный опытъ обслуживанія эксплоатаціи Китайской Восточной желѣзной дороги Заамурской желѣзнодорожной бригадой»—пишетъ М. Колобовъ, авторъ спеціальнаго очерка «Прошлое, настоящее и будущее Заамурской желѣзнодорожной бригады»:—«не только въ мирное, но и въ военное время заслуживаетъ особаго вниманія и является важнымъ матеріаломъ для разработки вопроса о дальнѣйшемъ усовершенствованіи желѣзнодорожныхъ войскъ.

Не только первые годы существованія бригады, совпавшіе съ русско-японской войной, но и дальнѣйшее теченіе событій привело къ убѣжденію, что главнѣйшая задача воспитанія и подготовки воинскихъ частей этого рода заключается въ томъ, чтобы при достиженіи возможно большаго объема знаній въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ чины бригады успѣвали бы получать и надлежащую военную подготовку и навыки. Другими словами, необходимо соблюдать равновѣсіе между двумя задачами, совмѣстимыми лишь съ большимъ трудомъ: необходимо спеціализировать чиновъ бригады въ желѣзнодорожной техникѣ и въ то же время отнюдь не понижать ихъ общаго воинскаго образованія и духа».

Внѣшняя исторія службы Заамурской желѣзнодорожной бригады ярко свидѣтельствуетъ, что ея руководителямъ удалось блестяще справиться съ изложенной трудной задачей.

Во время русско-японской войны на долю молодой бригады выпало не мало весьма сложныхъ задачъ. Въ самомъ началѣ военныхъ дѣйствій болѣе 80% состава бригады, не исключая и молодыхъ солдатъ, было приказано выдѣлить на службу дороги, такъ какъ неимовѣрное напряженіе дѣятельности дороги требовало добавленія новыхъ работниковъ, которыхъ, кромѣ бригады, негдѣ было взять. Въ дальнѣйшемъ силою обстоятельствъ бригада была привлечена и къ спеціальнымъ задачамъ на театрѣ военныхъ дѣйствій, при чемъ чины ея, офицеры и солдаты, отличились здѣсь рядомъ выдающихся подвиговъ. Подвозъ въ почти уже отрѣзанный Портъ-Артуръ двухъ поѣздовъ съ снарядами изъ Ляояна, осуществленный чинами Заамурской бригады подъ командой подполковника Спиридонова, явился для всей Россіи первымъ свѣтлымъ лучемъ въ вереницѣ мрачныхъ переживаній этого періода. Дѣятельность бригады въ

авангардѣ, а позднѣе и въ арьергардѣ русскихъ войскъ, гдѣ чинами бригады при отступленіи уничтожались средства сообщенія, мосты, уцѣлѣвшія зданія, эвакуировалось желѣзнодорожное имущество и вывозились поѣзда раненыхъ, а также и работа особаго головного отряда, сформированнаго изъ чиновъ бригады и агентовъ дороги, заслуживаютъ быть особо отмѣченными.

Положеніе наше на театрѣ военныхъ дѣйствій къ началу августа 1904 г. казалось настолько прочнымъ, что о дальнѣйшемъ отступленіи никто не хотѣлъ и слышать. Ходила молва, что и происходившее до сего времени отступленіе являлось ошибкой. Недоволенъ былъ Намѣстникъ, недоволенъ былъ и генералъ Линевичъ, временно, до прибытія Куропаткина, командовавшій арміей; самъ генералъ Куропаткинъ объявилъ въ Хайченѣ, что больше отступленія не будетъ.

Въ связи съ этимъ Управляющій Китайской Восточной желѣзной дорогой, генералъ Хорватъ, представилъ генералъ-адъютанту Куропаткину докладъ о желательности сформированія особаго головного желѣзнодорожнаго отряда съ военной организаціей и съ достаточной технической силой для возстановленія желѣзной дороги при нашемъ наступленіи.

Предложеніе это было принято и командованіе головнымъ отрядомъ поручено военному инженеру, полковнику Колобову, командовавшему 2-мъ Заамурскимъ желѣзнодорожнымъ баталіономъ.

Ближайшая работа этого отряда проявлялась затѣмъ въ періодъ боевъ при Шахэ и Мукденѣ въ энергичной эвакуаціи раненыхъ съ поля сраженія, постройкѣ желѣзнодорожныхъ вѣтокъ (Фушунъ, Даваньганьпу и т. д.), въ развитіи станцій, постройкѣ телеграфовъ, мостовъ и т. д. Въ послѣдній моментъ Мукденскаго сраженія отрядъ подъ обстрѣломъ японцевъ и у нихъ на глазахъ взорвалъ желѣзнодорожный мостъ черезъ рѣку Хунхэ и т. д.

Съ окончаніемъ войны въ жизни Заамурской бригады наступилъ нѣкоторый переломъ; въ высшихъ военныхъ кругахъ въ это время испытывался какъ бы упадокъ вѣры въ техническое и военное значеніе частей этого типа, несмотря на только что полученный, казалось бы, столь удачный опытъ минувшей войны.

Подоспѣвшія революціонныя событія усилили офиціальное недовѣріе къ желѣзнодорожнымъ войскамъ, несмотря на то, что во время упоминавшейся выше (гл. XII) телеграфной и телефонной забастовки на Кит. Вост. ж. д. нижніе чины желѣзнодорожныхъ батальоновъ безотлучно оставались на своихъ мѣстахъ. Головной желѣзнодорожный отрядъ, о которомъ только что говорилось, былъ двинутъ на забастовавшія Забайкальскую и Сибирскую дороги

для обезпеченія свободнаго пути въ Россію частямъ 13-го армейскаго корпуса и эту задачу отрядъ выполнилъ успѣшно, организовавъ желѣзнодорожную линію вплоть до Самары, гдѣ произвелъ интенсивную работу по обслуживанію участка Самаро—Златоустовской ж. д. и по поддержанію порядка движенія поѣздовъ и телеграфа; три паровозныхъ бригады изъ нижнихъ чиновъ-заамурцевъ довезли въ это смутное время до Петербурга по забастовавшимъ дорогамъ генерала Батьянова и т. д.

Тѣмъ не менѣе недовѣріе къ бригадѣ, вызванное рядомъ солдатскихъ митинговъ и частичными проявленіями недовольства, разсѣять не удалось и въ конечномъ счетѣ это повело въ 1906 году послѣ смотровъ генераловъ Дембовскаго и Алексѣева къ значительнымъ перемѣнамъ въ командномъ составѣ бригады, командиромъ которой былъ назначенъ генералъ-маіоръ фонъ-деръ Роппъ. Съ именемъ этого генерала въ исторіи бригады связаны наилучшія воспоминанія *), за время его командованія жизнь бригады вошла въ свое нормальное русло и начальственный пессимизмъ по отношенію къ ней постепенно разсѣялся. Планомѣрная усердная работа командналго состава сдѣлала свое дѣло. Бригада получила прекрасный внѣшній видъ, отличную сплоченность и была наилучшимъ образомъ обставлена во всѣхъ отношеніяхъ. «Благодаря заботливости ротныхъ командировъ»—пишетъ тотъ-же М. В. Колобовъ: «нижніе чины бригады пользуются такими удобствами, какія имѣетъ можетъ быть только гвардія; прекрасные умывальники, щегольскіе кипятильники, кухни, хлѣбопекарни, щегольство даже въ погребахъ съ громадными хозяйственными запасами на цѣлый годъ на 325 человѣкъ, хорошая мебель, картины, библіотеки, околодки—все блеститъ, все заслуживаетъ самаго лестнаго отзыва». И не смотря на весь этотъ комфортъ не было основаній для упрековъ въ излишней расточительности: обслуживая дорогу и давая ей значительную экономію на оплатѣ личнаго состава, вся бригада требовала на свое годичное содержаніе лишь незначительныхъ приплатъ къ этой экономіи въ суммѣ до 300,000 руб. ежегодно.

Свою полезную работу бригада ровно и спокойно несла вплоть до самаго послѣдняго времени **). Послѣдніе годы ею командовалъ генералъ-майоръ Г. К. Доріанъ.

---

*) Всѣми сослуживцами и старожилами единогласно отмѣчается особо выдающаяся организаторская дѣятельность въ этотъ періодъ полковника О. О. Лидерса.

**) Съ 1907 года бригада была перечислена въ составъ Пограничной стражи и подчинена Министру Финансовъ; ея послѣдніе штаты и положеніе утверждены 14 октября 1907 года; въ сентябрѣ 1912 года 4 баталіона бригады были переформированы въ 3 желѣзнодорожныхъ полка 8-ми ротнаго состава.

Когда вспыхнули октябрьскія событія 1917 года въ Россіи и нашли себѣ откликъ и подражаніе въ полосѣ отчужденія въ ополченскихъ дружинахъ, желѣзнодорожная бригада долго еще оставалась вѣрна своей службѣ и дѣлу. Въ этомъ отношеніи здѣсь замѣчалось то же, что и въ арміи.

Если до войны различныя политическія теченія легче находили себѣ почву въ спеціальныхъ родахъ оружія, какъ пополнявшихся болѣе развитыми людьми, то въ періодъ революціи болѣе стойкими противъ крайнихъ теченій оказались тѣ же спеціальныя части и по тѣмъ же причинамъ; однако въ мартѣ 1918 года и въ бригадѣ начались волненія и сходки, обусловленныя не столько политическими интересами, сколько стремленіемъ скорѣе отправиться вслѣдъ за ополченцами на родину *) по примѣру всей арміи, покинувшей къ тому времени фронтъ. Окончились эти волненія расформированіемъ бригады, расхищеніемъ ея богатаго ротнаго имущества самочинными отрядами и эвакуаціей личнаго ея состава изъ Маньчжуріи.

Участіе Заамурской желѣзнодорожной бригады въ міровой войнѣ выразилось, между прочимъ, въ сформированіи и отправленіи изъ ея состава на кавказскій и австро-германскій фронты 2 бригадъ и 5-ти отдѣльныхъ маршевыхъ желѣзнодорожныхъ командъ, которыя въ высшей степени удачно дѣйствовали и на этотъ разъ, особенно на австро-германскомъ фронтѣ въ районѣ Кіевъ—Ковель—Барановичи.

Правила эксплоатаціонной службы бригады на Кит. Вост. жел. дор. во всѣхъ деталяхъ еще до русско-японской войны были разработаны при непосредственномъ участіи генерала Хорвата; въ смыслѣ цѣлесообразности они блестяще выдержали военное испытаніе и дѣйствовали почти безъ измѣненій до самаго послѣдняго времени.

Служба желѣзнодорожной бригады, какъ воинской части, покоилась на слѣдующемъ основномъ принципѣ: въ военное время—все для желѣзной дороги, обслуживающей армію, въ мирное время—все для воинскаго и техническаго обученія.

Эта послѣдняя задача техническаго обученія весьма успѣшно осуществлялась при помощи упомянутаго выше желѣзнодорожнаго учебнаго баталіона, именовавшагося до 1912 года учебной бригадной командой.

Баталіонъ помѣщался въ спеціально приспособленномъ для учебныхъ цѣлей обширномъ зданіи на Старо-Харбинскомъ шоссе, имѣлъ прекрасные классы, показательныя мастерскія и модели.

---

*) Въ связи съ постановленіемъ общеармейскаго комитета въ Петроградѣ и по телеграммѣ Вентцеля.

Классовъ всего было 8: изъ нихъ 3—для службы пути, 3—для тяги, 2— по телеграфу и 1 – по службѣ движенія.

Преподавателями состояли инженеры изъ Управленія дороги, частью же офицеры бригады. Преподавательскій персоналъ весьма тщательно подбирался начальниками службъ, заинтересованными въ наилучшей подготовкѣ своихъ будущихъ низшихъ и среднихъ агентовъ.

Въ началѣ декабря ежегодно производились выпускные экзамены, строевые и по спеціальностямъ; въ послѣдней категоріи экзаменовъ въ комиссіяхъ участвовали, между прочимъ, начальники заинтересованныхъ службъ или ихъ представители.

Общее руководство испытаніями обычно принималъ на себя Управляющій дорогой, поручая ближайшее наблюденіе за ними своему помощнику по желѣзнодорожной части.

Словомъ, и здѣсь дѣло было поставлено солидно, серьезно и прочно, соотвѣтственно достоинству и задачамъ такого обширнаго предпріятія, какъ Кит. Вост. желѣзная дорога.

Бригадный учебный баталіонъ прекратилъ свою полезную дѣятельность одновременно съ расформированіемъ бригады - 1 іюля 1918 года.

Въ настоящее время отсутствіе хорошо подготовленныхъ контингентовъ низшихъ и среднихъ служащихъ чувствуется на Кит. Вост. жел. дорогѣ не особенно остро благодаря приливу бѣженцевъ, зачастую вполнѣ интеллигентныхъ, со спеціальнымъ высшимъ образованіемъ и, тѣмъ не менѣе, охотно берущихся въ силу необходимости за любой трудъ. Съ возстановленіемъ же нормальныхъ условій жизни въ Россіи отсутствіе этой прекрасной школы и недостатокъ свыкшихся съ мѣстными условіями и технически подготовленныхъ людей будетъ весьма ощутителенъ*).

Въ приведенномъ обзорѣ воинскихъ частей и учрежденій въ районѣ Китайской Восточной желѣзной дороги нельзя не упомянуть также объ управленіи воинскаго коменданта города Харбина.

Управленіе это возникло впервые еще въ 1901 году и безпрерывно существовало до марта 1920 года, когда прекратило свою дѣятельность одновре-

*) Въ настоящее время открыло свою дѣятельность жел. дор. техническое училище, но количество его учениковъ едва ли достаточно.

менно съ занятіемъ китайскими войсками Штаба охранной стражи, которому комендантское управленіе было подвѣдомственно (за исключеніемъ небольшого промежутка въ 1919 году, когда управленіе коменданта подчинялось Штабу россійскихъ войскъ).

При выполненіи своей главной обязанности—наблюденія за внѣказарменнымъ поведеніемъ чиновъ харбинскаго гарнизона, управленію коменданта гор. Харбина пришлось пережить весьма трудное время въ періодъ русско-японской войны, когда при чрезвычайномъ наплывѣ въ г. Харбинъ воинскихъ чиновъ всякихъ ранговъ и наименованій только благодаря исключительной распорядительности и энергіи памятнаго харбинцамъ и до сихъ поръ коменданта, полковника Дунтена, удавалось поддерживать общій воинскій порядокъ и быстро разрѣшать безпрестанно возникавшіе конфликты по вопросамъ расквартированія, снабженія и т. д.

Нелегко было комендантскому управленію и въ послѣдніе революціонные годы въ связи съ мобилизаціями, многочисленными разнохарактерными формированіями, наплывамъ офицеровъ-бѣженцевъ и т. д.

Въ связи съ производившимися въ полосѣ отчужденія въ 1904 и 1919 годахъ мобилизаціями въ Харбинѣ при гражданскомъ управленіи дороги открывались воинскія присутствія и учреждалась должность воинскаго начальника. Первое воинское присутствіе 1904 года закончило свою дѣятельность лишь въ 1907 году, послѣ чего обычныя функціи воинскаго начальника были возложены на коменданта города.

Въ 1919 году должность воинскаго начальника была временно возстановлена, но послѣ паденія Омскаго правительства вновь упразднена.

Въ Управленіи Китайской Восточной желѣзной дороги, кромѣ мобилизаціоннаго отдѣла, вѣдавшаго подготовкой дороги и ея личнаго состава на случай мобилизаціи, имѣлся еще до самого послѣдняго времени (упраздненъ въ 1920 г.) упомянутый выше военный отдѣлъ, черезъ который проходили всѣ распоряженія и переписка Управляющаго дорогой по дѣламъ Заамурскаго округа и Заамурской желѣзнодорожной бригады.

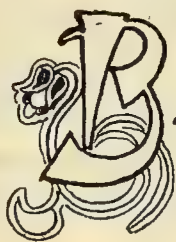
Среди воинскихъ учрежденій, имѣвшихъ ближайшее отношеніе къ дѣятельности охраны Китайской Восточной желѣзной дороги за весь періодъ ея существованія, необходимо упомянуть также управленіе передвиженія войскъ по желѣзнодорожнымъ и воднымъ путямъ района Китайской Восточной желѣзной дороги.

Управленіе это въ зачаточномъ видѣ возникло еще въ 1900 году и функціонировало съ различными внутренними видоизмѣненіями вплоть до 1920 года, когда въ связи съ событіями послѣдняго времени оно было преобразовано въ отдѣлъ спеціальныхъ перевозокъ и придано къ службѣ эксплоатаціи; въ обзорѣ дѣятельности этой службы найдетъ себѣ мѣсто и краткій очеркъ работы названнаго управленія.

Глава XIX.

Полицiя въ полосѣ отчужденiя въ различные перiоды.—Желѣзнодорожная полицiя.—Внутренняя охрана.— Мѣропрiятiя по устройству судебной части.

I. Полицiя.



въ процессѣ устроенiя русскаго быта въ полосѣ отчужденiя Кит. Вост. жел. дор. одной изъ самыхъ первоначальныхъ задачъ было организовать здѣсь какой-нибудь, хотя бы самый примитивный, полицейскiй аппаратъ.

Выше уже упоминалось, что совершенно исключительной особенностью положенiя Кит. Вост. жел. дор. было то, что на основанiи §§ 6 и 8 договора о постройкѣ на Общество были возложены не только чисто техническiя и коммерческiя задачи, но также и администрированiе тѣхъ земель, которыя подлежали отчужденiю подъ дорогу. Ещё прежде, чѣмъ эта сторона дѣятельности Управленiя Кит. Вост. жел. дор. получила сколько-нибудь законченную разработку въ центрѣ, сама жизнь властно потребовала отъ строителей дороги тотчасъ по прибытiи ихъ въ районъ отчужденiя принятiя хотя бы самыхъ элементарныхъ мѣръ къ охранѣ безопасности и порядка въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ довольно быстро стало разростаться связанное и несвязанное съ дорогой русское и китайское населенiе (уже въ 1901—1902 годахъ русскихъ считалось здѣсь до 30,000 человѣкъ).

Въ силу такой необходимости пришлось первоначально возложить отправленiе простѣйшихъ административныхъ, а отчасти даже и судебныхъ функцiй все на тѣхъ же офицеровъ Охранной Стражи.

Старожилы Харбина, бывшіе построечники, до сихъ поръ вспоминаютъ съ добродушной улыбкой характерную фигуру лихого казачьяго сотника Казаркина*), оказавшагося волею судебъ чѣмъ то вродѣ перваго полицеймейстера Харбина.

Несмотря на потерю во время событій 1900 года вслѣдствіе раненія правой руки, храбрый сотникъ, повидимому, не утратилъ должной энергіи и чрезвычайной распорядительности, благодаря которымъ и является до сихъ поръ однимъ изъ самыхъ живыхъ и прочныхъ воспоминаній первыхъ засельщиковъ Харбина.

Надо сказать, что чрезмѣрный административный размахъ Казаркина до извѣстной степени оправдывался обстановкой мѣста и времени, а стремленіе его принести пользу общему дѣлу было для всѣхъ несомнѣнно. Фактически Казаркинъ являлся не только полицеймейстеромъ; сверхъ того, онъ былъ и слѣдователемъ, и прокуроромъ, и даже судьею, такъ какъ на него Главнымъ Инженеромъ было возложено также разбирательство всякаго рода мелкихъ тяжбъ и жалобъ**).

Въ запискахъ Ф. З. Васильева, одного изъ старѣйшихъ агентовъ дороги, такъ обрисовывается дѣятельность Казаркина въ этой области: «Примѣрно является кто-нибудь къ полицеймейстеру съ жалобою, что его обидѣли, или не уплачиваютъ долга; полицеймейстеръ вызываетъ обоихъ, и обвиняемаго, и потерпѣвшаго, и предлагаетъ безъ всякаго разбирательства примириться, или уплатить долгъ, въ противномъ же случаѣ грозилъ обоимъ арестомъ на недѣлю».

Нечего и говорить, что такой патріархальный порядокъ не могъ существовать долго. Уже въ 1903 году, въ связи съ началомъ дѣятельности Эксплоатаціоннаго Управленія, намѣчена была въ главнѣйшихъ чертахъ болѣе нормальная организація полицейскаго надзора. Завѣдывающимъ всей полиціей полосы отчужденія былъ назначенъ съ 1-го октября 1903 года подполковникъ А. І. Заремба, а въ ноябрѣ того же года для несенія полицейской службы были откомандированы изъ состава Заамурскаго Округа 18 офицеровъ и 714 нижнихъ чиновъ. Для Харбина была тогда же офиціально установлена должность

---

*) Уральскаго войска.

**) По примѣнявшимся Казаркинымъ упрощеннымъ административнымъ пріемамъ нѣкоторые старожилы сравниваютъ его съ извѣстнымъ въ свое время нижегородскимъ губернаторомъ Барановымъ, называя Казаркина Барановымъ въ миніатюрѣ.

полицеймейстера, а вся линія въ полицейскомъ отношеніи раздѣлена на 7 отдѣленій.

Съ этого же времени начинаютъ приниматься такія мѣры полицейскаго характера, какъ выдвореніе изъ Маньчжуріи бродягъ, бѣглыхъ, требованіе явки документовъ на жительство въ полицейскія учрежденія, издано обязательное постановленіе о веденіи домовыхъ книгъ и произведена первая перепись населенія *).

Всѣ перечисленныя мѣропріятія имѣли своею цѣлью борьбу съ нахлынувшимъ въ Маньчжурію нежелательнымъ элементомъ. Какъ извѣстно, въ составѣ первыхъ засельщиковъ полосы отчужденія оказалось не мало людей, склонныхъ къ авантюризму, которыхъ тщетно было бы разспрашивать о происхожденіи, прежнемъ родѣ занятій, образѣ жизни и т. д. Нерѣдко они исчезали съ маньчжурскаго горизонта такъ же неожиданно, какъ и появлялись. Были даже примѣры, что въ приказахъ по личному составу Управленія дороги объявлялось объ исключеніи изъ списковъ того или другого агента вслѣдствіе безвѣстной его отлучки. Еще 17 іюня 1899 года Юговичемъ былъ изданъ нижеслѣдующій приказъ за № 52:

«Въ виду появленія на линіи бродягъ и другихъ лицъ, пребываніе коихъ на линіи не можетъ быть оправдано интересами Общества, устанавливаются нижеслѣдующія правила:

1. На отчужденныхъ земляхъ Общества имѣютъ право жительства:

а) Всѣ служащіе и работающіе на желѣзной дорогѣ, а также ихъ братья, сестры, жены, дѣти, отцы и матери.

б) Другіе болѣе дальніе родственники служащихъ и постороннія лица, имѣющія на то особое письменное разрѣшеніе отъ Управленія постройкою. Такое разрѣшеніе будетъ выдаваться Управленіемъ постройкою лишь тѣмъ лицамъ, кои предъявятъ заграничный паспортъ и представятъ удовлетворительныя объясненія о цѣляхъ пребыванія своего на полосѣ отчужденія.

в) Всѣмъ остальнымъ лицамъ, имѣющимъ заграничный паспортъ, но не имѣющимъ письменнаго разрѣшенія отъ Управленія на право жительства въ предѣлахъ отчужденной полосы, пребываніе на таковой можетъ быть разрѣшено мѣстнымъ желѣзнодорожнымъ Начальствомъ (гг. Начальниками участковъ и дистанцій) не болѣе, однако, какъ на три дня въ одномъ мѣстѣ.

2. Постороннимъ лицамъ, не имѣющимъ заграничнаго паспорта, пребываніе на полосѣ отчужденія, хотя бы и на самое короткое время, безусловно воспрещается.

3. Предлагаю Начальникамъ участковъ къ первому августа сего года всѣхъ безъ исключенія служащихъ, рабочихъ и родственниковъ ихъ, перечисленныхъ въ пунктѣ 1 а, снабдить письменными удостовѣреніями о состояніи ихъ на службѣ въ Обществѣ

*) Дѣятельность полиціи съ 1902 года по мысли гр. Витте была подчинена извѣстной инструкціи Кобылина, бывшаго прокурора Иркутской Судебной палаты.

(фор. № 1), или пребываніи при служащихъ въ Обществѣ въ качествѣ родственниковъ (фор. № 2).

4. Также своевременно прошу представить мнѣ списокъ лицъ, подходящихъ подъ опредѣленіе пункта 1 б, на предметъ высылки имъ письменныхъ разрѣшеній отъ Управленія дороги (фор. № 3).

5. Предлагаю затѣмъ всѣхъ лицъ, кои по смыслу настоящаго приказа не будутъ въ состояніи доказать свое право на пребываніе въ границахъ отчужденныхъ земель, неотлагательно удалить за предѣлы отчужденія; при чемъ русскіе подданные, кои не представятъ заграничнаго паспорта, должны быть препровождены въ Харбинъ, или подъ стражею, или, за поручительствомъ не менѣе трехъ служащихъ въ Обществѣ Китайской Восточной жел. дор., на свободѣ.

6) По прибытіи въ Харбинъ лица эти препровождаются на границу, въ распоряженіе русскихъ властей.

7) Иностранные подданные не задерживаются, но имъ должно быть письменно объявлено о запрещеніи проживанія на полосѣ отчужденія.

При семъ форма удостовѣренія о состояніи на службѣ въ Обществѣ Китайской Восточной жел. дор. (фор. № 1), также форма удостовѣреній на право проживанія постороннихъ лицъ на полосѣ отчужденія (фор. № 2 и 3). Подлинный подписалъ: Главный Инженеръ по сооруженію Китайской Восточной жел. дор. А. Юговичъ.

Между прочимъ, вопросъ о желательныхъ мѣропріятіяхъ для качественнаго улучшенія состава русскаго населенія полосы и для привлеченія сюда наиболѣе полезныхъ элементовъ изъ Россіи не ускользнулъ отъ вниманія С. Ю. Витте при его посѣщеніи Дальняго Востока въ 1902 году; на этомъ же вопросѣ онъ подробно остановился и въ своемъ извѣстномъ, цитированномъ выше, докладѣ.

По возвращеніи въ Россію, С. Ю. Витте проѣхалъ непосредственно въ Ялту*), гдѣ состоялись, между прочимъ, совѣщанія по вопросу о заселеніи полосы отчужденія при участіи, кромѣ самого Витте, графа Ламздорфа (Министра Иностранныхъ Дѣлъ) и ген. Куропаткина, настаивавшаго на наибольшей нашей активности въ Маньчжуріи.

Второе совѣщаніе, также весьма авторитетное по составу участниковъ (Романовъ, Кривошеинъ, Путиловъ, Вентцель, кн. Ухтомскій и полк. Хорватъ), было образовано для этой же цѣли въ Петербургѣ; оно имѣло два засѣданія, 13-го и 20-го февраля 1903 года, при чемъ въ основу его работъ былъ положенъ тотъ же упомянутый докладъ Витте. На различныхъ проектахъ заселенія полосы отчужденія русскимъ элементомъ мы останавливаемся болѣе

*) Мѣстопребываніе Государя.

подробно въ главѣ о дѣятельности Земельнаго Отдѣла; здѣсь желательно лишь отмѣтить, что въ своемъ докладѣ С. Ю. Витте признавалъ наиболѣе полезными для заселенія полосы отчужденія людей торгово-промышленнаго класса, какъ обладающихъ должной энергіей и экономическою устойчивостью; желательно было съ его точки зрѣнія привлекать также бывшихъ агентовъ дороги и запасныхъ солдатъ изъ ея охраны, какъ наиболѣе освоившихся съ особенностями новаго края. Поощрять переселеніе сюда крестьянъ-землепашцевъ Витте не находилъ возможнымъ, справедливо полагая, что они по своей экономической слабости могутъ явиться лишь бременемъ для дороги; равнымъ образомъ высказывался гр. Витте и противъ особенно широкаго допуска сюда иностранцевъ, какъ преслѣдующихъ въ Китаѣ свои самостоятельные, по большей части противоположные нашимъ, интересы.

«Что же касается китайцевъ», писалъ гр. Витте: «то препятствованіе имъ селиться и пріобрѣтать участки въ полосѣ отчужденія, вблизи дороги, проходящей въ предѣлахъ Китая, совершенно изолировало бы дорогу отъ того района, который она призвана обслуживать и который долженъ снабжать ее грузомъ. Наоборотъ, безусловно въ интересахъ дороги укрѣпить связи съ нею тѣхъ изъ китайцевъ, которые уже и нынѣ находятся къ ней въ томъ или иномъ отношеніи въ качествѣ подрядчиковъ, торговцевъ, или ремесленниковъ. Несомнѣнно, что эти китайцы, осѣвъ на дорогѣ и подчинившись вѣдѣнію нашей администраціи, могутъ оказать существенное вліяніе на развитіе торговли и желѣзнодорожнаго движенія, какъ непосредственно, такъ и въ качествѣ преданныхъ дѣлу дороги посредниковъ между нею и остальнымъ китайскимъ міромъ, и, кромѣ того, явятся небезполезными и съ точки зрѣнія интересовъ охраны дороги, какъ противовѣсъ враждебнымъ ей элементамъ китайскаго населенія. Указаніе на примѣръ 1900 года, когда китайцы, подрядчики и служащіе на дорогѣ массами покидали ее, едва ли опровергаетъ сказанное, такъ какъ въ то время, до начала правильной эксплоатаціи дороги, китайцы не могли еще оцѣнить должнымъ образомъ экономическаго ея значенія и не пріобрѣли на ней осѣдлости, или иныхъ прочныхъ съ нею связей. Подтвержденіемъ того, въ какой мѣрѣ китайское населеніе можетъ являться оплотомъ спокойствія, служитъ примѣръ Шанхая, гдѣ именно это населеніе обезпечиваетъ городъ отъ всякихъ случайностей».

Совѣщаніе въ общемъ раздѣлило взгляды С. Ю. Витте, но въ дальнѣйшемъ русскимъ правительствомъ никакой опредѣленной, планомѣрной политики въ дѣлѣ заселенія полосы не проводилось.

Сама жизнь за истекшую четверть вѣка разрѣшила этотъ вопросъ въ отношеніи русскихъ какъ разъ въ томъ смыслѣ, какъ это предуказывалось

С. Ю. Витте, именно: помимо лицъ, связанныхъ тѣми или иными, настоящими или прошлыми, узами съ дорогой, здѣсь сколько нибудь прочно осѣли, главнымъ образомъ, люди торгово-промышленнаго класса; что же касается иностранцевъ, то нахлынувшія событія русско-японской войны и ея неудачный для насъ исходъ привели къ быстрому усиленію здѣсь иностраннаго контингента, что, какъ увидимъ ниже, весьма осложнило вопросы мѣстнаго русскаго гражданскаго и общественнаго управленія, заставивъ входить по нимъ въ особые переговоры и соглашенія съ иностранными консулами.

Возвращаясь къ организаціи полиціи, необходимо отмѣтить, что вопросъ этотъ являлся самъ по себѣ лишь составною частью общей сложной задачи административнаго устройства полосы отчужденія примѣнительно къ упомянутому § 6 договора 1896 года на постройку дороги. Какъ будетъ видно изъ послѣдующаго изложенія, этотъ послѣдній вопросъ оказался наиболѣе боевымъ и острымъ въ сферѣ мѣстныхъ русско-китайскихъ отношеній за истекшіе 25 лѣтъ. Въ недостаточно опредѣленной его постановкѣ и разрѣшеніи лежитъ ключъ къ пониманію цѣлаго ряда конфликтовъ, имѣвшихъ мѣсто за послѣдніе годы въ отношеніи мѣстнаго русскаго Общественнаго управленія, Суда, Консульства и т. д.

Первоначальная изложенная выше организація полиціи въ полосѣ отчужденія получила свое дальнѣйшее развитіе въ приказѣ по К. В. ж. д. отъ 3-го іюля 1904 года за № 383, по которому вся территорія дороги была раздѣлена лишь на 4 отдѣленія и 1 полицеймейстерство въ Харбинѣ (§ 2); въ дѣйствіяхъ своихъ полицейскому надзору надлежало руководствоваться «изданными и имѣющими быть изданными законоположеніями, правилами и инструкціями»; комплектованіе личнаго состава попрежнему должно было производиться изъ Заамурскаго Округа Пограничной Стражи съ установленіемъ чинамъ полицейскаго надзора добавочной нормы вознагражденія (§ 16).

Такая организація полиціи носила до 1907 года, такъ сказать, мѣстный, домашній характеръ, но въ упомянутомъ году было опубликовано Высочайше утвержденное 14-го октября 1907 года Положеніе о Заамурскомъ округѣ, гдѣ это устройство полиціи получило свою окончательную санкцію, а именно—въ § 53 этого положенія сказано: «для исполненія обязанностей полиціи на станціяхъ и въ предѣлахъ полосы отчужденія подъ желѣзную дорогу изъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ округа формируется полицейская стража, во всѣхъ отношеніяхъ подчиненная Управляющему дорогой на правахъ командира корпуса; всѣ нижніе чины полиціи должны быть безупречной нравственности, хорошо аттестованы своимъ строевымъ начальствомъ и грамотны; одна треть

изъ нихъ можетъ быть въ званіяхъ старшихъ и младшихъ унтеръ-офицеровъ въ равномъ числѣ.

Инструкція для желѣзнодорожной полицейской службы вырабатывается Управляющимъ дорогою по соглашенію съ Начальникомъ Заамурскаго округа и утверждается Правленіемъ Общества».

Примѣнительно къ этому Положенію 21-го августа 1909 года была утверждена Министромъ Финансовъ по журналу Правленія за № 4713 особая временная инструкція чинамъ полицейскаго надзора на территоріи К. В ж. д., дѣйствовавшая въ главнѣйшихъ чертахъ вплоть до революціонныхъ событій 1917 года.

Приказомъ Управляющаго дорогой отъ 17-го марта 1908 года за № 158 отдѣленія полицейскаго надзора были распредѣлены слѣдующимъ образомъ:

1-ое Отдѣленіе—отъ ст. Маньчжуріи до ст. Иректэ.

2-ое Отдѣленіе—отъ станціи Иректэ до западнаго семафора ст. Затонъ включительно (близъ Харбина).

3-е Отдѣленіе—отъ городской черты Новаго Города до ст. Куаньчендзы включительно.

4-ое Отдѣленіе—отъ восточнаго семафора станціи Харбинъ до станціи Пограничная.

Городъ Харбинъ въ полицейскомъ отношеніи еще съ 1904 года*) былъ раздѣленъ на 4 полицейскихъ участка: Новопристанскій, Старопристанскій, Новогородній и Старохарбинскій; тѣмъ же приказомъ по полицейскому надзору завѣдывающіе участками получили наименованіе приставовъ.

Послѣдующій періодъ времени вплоть до начала революціонныхъ событій характеризуется постепеннымъ развитіемъ и улучшеніемъ полицейскаго дѣла въ полосѣ отчужденія, что въ значительной мѣрѣ должно быть отнесено къ особой заслугѣ его высшихъ руководителей, помощниковъ Управляющаго дорогой по гражданской части ген. Гронбчевскаго (съ 19/X—1906 г.) и ген.-лейтен. М. Е. Афанасьева (съ 1/X—1908 г. по 5/III—1921-го года, когда Гражданское Управленіе было расформировано), а также и Завѣдывавшаго полицейскимъ надзоромъ полк., нынѣ генерала, Митрофанова, одного изъ мѣстныхъ старожиловъ.

Равнымъ образомъ въ этомъ отношеніи нельзя не отмѣтить выдающейся организаторской дѣятельности послѣдняго полицеймейстера Харбина, подполковника фонъ-Арнольда, занимавшаго эту должность съ іюля 1907 года. При

---

*) Приказомъ отъ 19 сентября за № 144.

немъ полиція Харбина во многихъ отношеніяхъ не уступала столичной, что неоднократно отмѣчалось спеціалистами и знатоками полицейскаго дѣла, напримѣръ, норвежцемъ Мунте, генераломъ китайской службы, организаторомъ полиции въ Пекинѣ, варшавскимъ оберъ-полицмейстеромъ Мейеромъ и др.

Въ этотъ періодъ времени, начиная съ 1909 года, въ Харбинѣ уже имѣлась особая школа для спеціальной подготовки чиновъ полицейскаго надзора; въ ней они получали необходимыя свѣдѣнія въ объемѣ и по пособіямъ, установленнымъ для С.-Петербургской столичной полиціи; при школѣ имѣлись также курсы для околоточныхъ надзирателей и спеціальный полицейскій музей.

Съ 1908 года въ Харбинѣ функціонируетъ прекрасно оборудованное сыскное отдѣленіе, сохранившееся въ почти неизмѣнномъ видѣ и донынѣ, несмотря на происшедшія за послѣдніе годы радикальныя перемѣны въ общемъ строѣ полицейскихъ учрежденій полосы. Къ харбинскому сыскному отдѣленію почти не прикоснулись ни рука революціонныхъ организацій 1917 года, настоявшихъ на уничтоженіи полиции и замѣнѣ ея милиціею, ни китайскихъ властей, взявшихъ на себя съ 1920 года администрированіе полосы отчужденія. Сыскное отдѣленіе уцѣлѣло и частью сохранило даже свой прежній русскій персоналъ; при немъ съ 1914 года существуетъ особое уголовно-регистраціонное бюро съ дактилоскопическимъ кабинетомъ, судебно-полицейской фотографіей (съ весьма усовершенствованными аппаратами) и антропометрическое отдѣленіе; равнымъ образомъ имѣется столъ привода (для провѣрки всѣхъ задерживаемыхъ полиціей) и столъ находокъ.

18 мая 1910 года было издано обязательное постановленіе о регистраціи китайской прислуги съ воспрещеніемъ жителямъ полосы отчужденія держать въ качествѣ боевъ и поваровъ китайцевъ, не имѣющихъ выданныхъ изъ полиции «личныхъ наемныхъ книжекъ» съ фотографическимъ снимкомъ и точнымъ именемъ каждаго.

Для обученія низшихъ чиновъ полиции, помимо цѣлаго ряда спеціальныхъ и общихъ инструкцій, было составлено также особое «Практическое руководство» въ видѣ учебнаго курса для полицейскихъ и околоточныхъ надзирателей, примѣнительно къ дѣйствовавшимъ въ Россіи по этой части узаконеніямъ и правиламъ; по своему объему и включеннымъ въ него весьма существеннымъ матеріаламъ и практическимъ указаніямъ это руководство представляетъ собой несомнѣнную спеціальную цѣнность *).

*) Составитель Зав. Школой полицейскаго надзора, капитанъ Саммеръ.

Такова была до 1917 года организація въ полосѣ отчужденія полицейской части, во многихъ отношеніяхъ образцово поставленной. По иниціативѣ и подъ руководствомъ названнаго выше Р. А. фонъ-Арнольда въ 1916 году выпущенъ особый «Сборникъ узаконеній и распоряженій по управленію территоріей К. В. ж. д.», являющійся до сихъ поръ почти единственнымъ весьма цѣннымъ справочникомъ по вопросамъ мѣстнаго административнаго устройства.

Оглядываясь на дѣятельность русской полиціи въ полосѣ отчужденія, нельзя не отмѣтить нѣкоторыхъ особыхъ ея заслугъ, обусловленныхъ специфическими свойствами подвѣдомственнаго ей географическаго района.

Въ этомъ отношеніи на первомъ мѣстѣ стоитъ энергичная работа полиціи по борьбѣ съ многочисленными здѣсь всякаго рода эпидеміями, въ частности—съ чумой 1910 года.

Дѣятельность полиціи въ этотъ тревожный періодъ оказалась особо самоотверженной и цѣнной, о чемъ генералъ Хорватъ впослѣдствіи далъ Правленію О-ва по телеграфу нижеслѣдующій совершенно исключительный похвальный отзывъ:

«Не перечисляя всѣхъ заслугъ полиціи въ минувшую эпидемію, я думаю, что приводимые ниже факты вполнѣ подтверждаютъ мою оцѣнку.

Первый случай чумы былъ обнаруженъ полиціей. Первымъ участникомъ такихъ организацій, какъ летучій отрядъ, была полиція. На чумномъ пунктѣ дѣломъ хозяйства и водворенія порядка были заняты чины полиціи. Постовую службу въ оцѣпленіи чумныхъ очаговъ въ особо опасныхъ по санитарнымъ условіямъ пунктахъ несли нижніе чины полиціи, ими же было осуществлено оцѣпленіе города. На улицахъ заболѣвшіе чумой прежде всего приходили въ соприкосновеніе съ чинами полиціи, которые совмѣстно съ санитарами подавали первую помощь больнымъ. Полиція во все время эпидеміи съ неутомимой энергіей, не теряя бодрости духа, поддерживала общее спокойствіе и неослабно несла свою трудную службу».

По всѣмъ этимъ основаніямъ ген. Хорватъ ходатайствовалъ передъ Правленіемъ о возможно щедромъ награжденіи чиновъ полиціи, въ особенности харбинской, во главѣ съ полицеймейстеромъ.

Своеобразной и нелегкой стороной дѣятельности полиціи была также борьба съ опіекуреніемъ и торговлей опіумомъ въ виду даннаго русскимъ Правительствомъ согласія Китаю оказывать всякое содѣйствіе по искорененію этого губительнаго порока.

Преслѣдованіе опіекуренія въ полосѣ отчужденія являлось тѣмъ болѣе обременительнымъ для русской полиціи, что оно представлялось съ точки зрѣ-

нія чисто русскихъ интересовъ излишнимъ и ненужнымъ, такъ какъ приверженность къ опію была развита только среди китайскаго населенія, въ связи съ чѣмъ полиціей неоднократно возбуждались ходатайства о снятіи съ нея этой тяжелой обязанности. Лишь начиная съ чумной эпидеміи 1910 года болѣе или менѣе окончательно опредѣлился взглядъ на необходимость борьбы съ опіекуреніемъ и въ нашихъ собственныхъ интересахъ; съ быстрымъ развитіемъ въ дер. Фудядянѣ и въ Харбинѣ чумныхъ заболѣваній тотчасъ же выяснилось, что наиболѣе опасными очагами для распространенія заразы являются также и опіекурильни, контингентъ посѣтителей которыхъ, по мнѣнію компентентныхъ лицъ, состоялъ преимущественно изъ хунхузовъ, мелкихъ воришекъ и вообще подонковъ китайскаго населенія, пребываніе котораго въ городѣ во всякомъ случаѣ являлось нежелательнымъ; поэтому систематическія и постоянныя задержанія опіекурильщиковъ и содержателей опіекуриленъ и высылка ихъ были положены въ основаніе полицейской борьбы со свирѣпствовавшей эпидеміей, и не подлежитъ сомнѣнію, что въ ряду другихъ мѣропріятій, энергичному и настойчивому преслѣдованію опіекуренія обитатели гор. Харбина во многомъ были обязаны быстрымъ прекращеніемъ чумной заразы.

Съ этихъ поръ взглядъ на вредъ, приносимый опіекуреніемъ, совершенно опредѣлился и мѣстная администрація уже не дѣлала никакихъ уклоненій отъ программы самаго строгаго и неуклоннаго преслѣдованія, какъ опіекурильщиковъ, такъ и содержателей притоновъ опіекуренія.

Опираясь на суровое взысканіе, налагаемое за эти проступки въ Смѣшанномъ Судѣ, мѣстная администрація постепенно повышала требованія чинамъ исполнительной полиціи о недопустимости развитія этого преступнаго промысла, въ результатѣ чего количество обнаруженій опіекуриленъ все возрастало, число приговариваемыхъ Смѣшаннымъ Судомъ къ продолжительнымъ принудительнымъ работамъ китайцевъ прогрессивно увеличивалось, а между тѣмъ опіекуреніе, какъ промыселъ для содержателей притоновъ и какъ ничѣмъ незамѣнимая страсть для подверженныхъ этому пороку, все развивалось и развивалось.

Подъ вліяніемъ полицейскихъ репрессій лишь самая техника опіекуренія стала реформироваться. Качество трубокъ, ранѣе отличавшихся большимъ изяществомъ отдѣлки, съ инкрустаціями изъ слоновой кости, стало постепенно ухудшаться; затѣмъ трубки стали попадаться самыя дешевыя, съ резиновыми чубуками, очевидно, принятыми въ видахъ болѣе легкаго ихъ сокрытія отъ внезапно появляющихся полицейскихъ нарядовъ; наконецъ, подъ тѣми же

вліяніями стали обнаруживаться случаи употребленія китайскимъ населеніемъ впрыскиваній морфія. Переходъ къ этому концентрированному и еще болѣе губительному наркотику находилъ себѣ объясненіе только въ томъ, что пользованіе имъ не требовало оборудованія особыхъ притоновъ и поэтому могло производиться въ любомъ мѣстѣ, даже и на улицахъ, въ гораздо большемъ секретѣ отъ полиціи. На то, что употребленіе этого яда сводило въ могилу подверженныхъ его употребленію въ теченіе одного года, тогда какъ опіекурильщики могли разсчитывать на гораздо болѣе продолжительную жизнь, вниманія совершенно не обращалось, и страшно было смотрѣть на задерживаемую китайскую бѣдноту съ тѣлами, въ буквальномъ смыслѣ слова сплошь израненными иглами шприцовъ. Еще внушительнѣе и грознѣе объ ужасающей опасности употребленія этого яда говорили ежедневно обнаруживаемые полиціей трупы несчастныхъ морфинистовъ, подбираемые въ разныхъ частяхъ города и регистрируемые полицейской хроникой.

Преслѣдованіе распространенія среди китайскаго населенія употребленія морфія встрѣтило неожиданное препятствіе, между прочимъ, въ томъ, что администрація одно время затруднялась преслѣдовать морфинистовъ, такъ какъ русское Правительство давало обязательство преслѣдовать въ полосѣ отчужденія лишь опіекуреніе и обязательство это не находило возможнымъ подвергать расширительному толкованію.

Такое колебаніе взглядовъ высшей администраціи въ этой сферѣ тотчасъ же отразилось еще большимъ расцвѣтомъ торговли морфіемъ. Въ результатѣ число китайскихъ ночлежекъ, въ которыхъ публично продавались впрыскиванія морфія, все увеличивалось, число потребителей этого яда, несмотря на ежедневныя задержанія и высылку ихъ въ Куаньченцзы, не уменьшалось, а количество кражъ и другихъ преступленій, совершаемыхъ этими лицами, возрастало. Сокрушаясь о томъ, сколько излишней работы выпадаетъ на долю полиціи при разслѣдованіи, задержаніи и отправкѣ въ Куаньченцзы морфинистовъ, а также при поднятіи труповъ, сколько непроизводительно тратится денегъ при такомъ способѣ борьбы, и заключая свои описанія увѣренностью, что ожидать какихъ либо реальныхъ результатовъ отъ такого способа борьбы съ этимъ зломъ нельзя, пока не возьмутся радикальнымъ способомъ преслѣдовать самые источники распространенія этого яда, санитарный городской врачъ, баронъ Будбергъ, въ своемъ докладѣ по этому вопросу намѣчалъ слѣдующіе этапы такой борьбы.

1) Борьба должна быть направлена на оптовиковъ продажи морфія, каковыми являются не только аптекарскіе магазины и аптеки, но и постороннія

лица. Для освѣщенія этихъ первоначальныхъ источниковъ требуется полная справка о лицахъ, занимающихся этой торговлей, количествѣ и срокахъ провоза черезъ китайскую таможню наркотиковъ. Кромѣ того, слѣдуетъ обратить вниманіе на то, что и контрабанднымъ способомъ этотъ ядъ ввозится въ значительномъ количествѣ. На торговлю оптовиковъ слѣдуетъ обратить тѣмъ серьезнѣе вниманіе, что имѣются данныя предполагать, что источникомъ распространенія этого яда въ Амурской области служатъ также здѣшніе торговцы.

2) Самымъ энергичнымъ образомъ слѣдуетъ взяться за искорененіе притоновъ распространенія этого яда, а отравителей (продавцовъ) слѣдуетъ подвергать высшей карѣ.

3) Всякій китаецъ-морфинистъ долженъ подлежать выдворенію, даже если онъ и имѣетъ опредѣленныя занятія, потому уже, что черезъ короткое время онъ неизбѣжно сдѣлается безработнымъ.

4) Энергичной борьбы съ этимъ зломъ требуетъ простое самосохраненіе потому, что въ прямой связи съ этимъ вопросомъ стоятъ дешевыя рабочія силы и уменьшеніе преступности во всѣхъ ея формахъ. Кромѣ же того, истощенные морфіемъ субъекты и притоны ихъ легко могутъ служить очагами при возникновеніи всякихъ эпидемій.

Въ духѣ приведенныхъ рекомендованныхъ докторомъ Будбергомъ мѣръ и протекала въ послѣдующіе годы широкая борьба мѣстной полиціи съ тайнымъ злоупотребленіемъ и торговлей*) наркотиками. Однако, промыселъ этотъ создавалъ особый соблазнъ своими колоссальными барышами, вовлекая въ кругъ своихъ интересовъ лицъ самыхъ разнообразныхъ общественныхъ положеній и профессій. Самъ экспортируемый, прессованный въ плиткахъ опій получилъ популярную кличку «шоколада», «чернаго товара» и т. д. Связанный съ значительнымъ рискомъ вывозъ опія изъ предѣловъ полосы отчужденія во Внутренній Китай выработалъ среди опытныхъ «маковозовъ» рядъ контръ-мѣръ и хитростей, противополагавшихся полицейскимъ преслѣдованіямъ, и эта страничка маньчжурскаго житья-бытья полна по-своему захватывающаго интереса.

За послѣдніе предреволюціонные годы назрѣла мысль о необходимости окончательнаго отдѣленія полицейскаго надзора отъ Заамурскаго Округа Пограничной Стражи, съ которой онъ былъ связанъ лишь вопросами комплектованія и довольствія. Между тѣмъ, эта связь создавала нѣкоторую двойствен-

*) Особенно крупный масштабъ носила торговля морфіемъ и опіемъ фирмы Гольдбергъ, Виленскій, Делятицкій и др. Этою фирмою опій пріобрѣтался изъ Россіи десятками пудовъ. По этому дѣлу сохранились обширные матеріалы полицейскаго дознанія.

ность въ положеніи особенно низшаго полицейскаго персонала, неопредѣленность условій и краткосрочность прохожденія имъ службы. Въ виду этого въ 1916 г. былъ разработанъ проектъ преобразованія Заамурскаго Полицейскаго надзора въ совершенно самостоятельную, въ организаціонномъ отношеніи, единицу, чѣмъ, несомнѣнно, полицейское дѣло въ полосѣ отчужденія было бы поставлено на еще большую высоту, но наступившія событія 1917 года, нашедшія себѣ подражательный откликъ и въ Маньчжуріи, не только затормозили это полезное начинаніе подобно многимъ другимъ, но въ корнѣ свели на нѣтъ и всю прежнюю работу мѣстной полиціи. Уже въ мартѣ того же 1917 года она была преобразована въ такъ называемую милицію, которая въ теченіе двухъ слишкомъ послѣдующихъ лѣтъ находилась въ стадіи различныхъ переформированій и споровъ о подвѣдомственности, сильно напоминавшихъ длительную агонію, концомъ которой послужило въ 1920 году образованіе въ полосѣ отчужденія полиціи чисто китайской.

Въ составъ послѣдней, впрочемъ, вошли въ небольшомъ соотношеніи и нѣкоторые чины бывшей русской полиціи, сохранившіе въ извѣстной мѣрѣ свою прежнюю отличную выправку и даже форму одежды; какъ мимолетная тѣнь недавняго прошлаго, изрѣдка мелькаютъ еще и теперь на уличномъ фонѣ международнаго Харбина знакомыя фигуры въ сѣрыхъ солдатскихъ шинеляхъ со всѣми аттрибутами былого полицейскаго званія.

На протяженіи почти пятнадцатилѣтней работы русской полиціи въ полосѣ отчужденія неоднократно возникалъ вопросъ о необходимости изъятія ея изъ подчиненія Управляющаго дорогой, съ приданіемъ ей муниципальнаго характера и подвѣдомственности мѣстнымъ общественнымъ управленіямъ. Вопросомъ этимъ интересовались и означенныя управленія и консульскій корпусъ. Подробно освѣщается его существо въ нижеслѣдующей телеграммѣ Д. Л. Хорвата Правленію Общества, относящейся къ концу 1909 г. Попутно въ ней затрагиваются столь многія стороны мѣстнаго сложнаго правового быта, что представляется небезынтереснымъ воспроизвести здѣсь эту телеграмму полностью.

«По всестороннемъ обсужденіи вопроса объ организаціи въ будущемъ полиціи на территоріи Общества прихожу къ глубокому убѣжденію о совершенной недопустимости полной замѣны дѣйствующей нынѣ полиціи муниципальною, т. е. полиціею интернаціональною, подчиненною такому же общественному управленію, и о возложеніи такимъ образомъ на эту полицію, кромѣ охраны интересовъ муниципалитета, хозяйства и благоустройства, также охраны благочинія, спокойствія и порядка, функцій полиціи судебной. Прямыя препятствія къ тому усматриваю: 1) въ организаціи муниципальной полиціи, которая будетъ дѣйствовать въ отдѣльныхъ посел-

кахъ безъ связи съ другими поселками и безъ объединенія ея дѣятельности общимъ начальствомъ; 2) въ трудности комплектованія такой полиціи, отсутствіи подчиненія ея твердой единоличной власти и неподготовленности ея къ своимъ обязанностямъ; 3) въ совершенной неопредѣленности правового положенія вводимыхъ общественныхъ управленій, неясности вопроса о томъ, какими законами будутъ руководствоваться эти управленія, и въ сомнительной возможности разсчитывать на признаніе Китаемъ обязательности для этихъ общественныхъ управленій новаго типа и муниципальной полиціи законовъ Россіи, а также въ невозможности при такихъ условіяхъ ожидать правильнаго и неуклоннаго соблюденія и примѣненія названными учрежденіями въ ихъ отношеніяхъ съ русскими подданными русскихъ законовъ, которые вмѣстѣ съ тѣмъ на основаніи права экстерриторіальности обязательны для русскихъ подданныхъ, составляющихъ главный контингентъ населенія территоріи; 4) въ видимой невозможности оставленія на территоріи при муниципальной полиціи русскихъ судебныхъ установленій, немыслимыхъ въ сферѣ, по крайней мѣрѣ уголовной, при полиціи, не обязанной исполнять требованія суда и не подчиняющейся однимъ съ судомъ законамъ и, наконецъ, 5) въ тѣхъ значительныхъ затрудненіяхъ, которыя несомнѣнно возникнутъ въ сферѣ судебной при муниципальной полиціи и для консульской власти, успѣхъ дѣятельности коей въ этой сферѣ на территоріи дороги въ настоящее время находится въ прямой зависимости отъ содѣйствія, оказываемаго этимъ властямъ полиціей Общества. Такимъ образомъ, муниципальная полиція не только не дастъ гарантіи для поддержанія на территоріи необходимаго порядка и спокойствія и правильнаго преслѣдованія нарушителей того и другого, какъ русскихъ, такъ и не русскихъ подданныхъ, но она будетъ прямо способствовать острому развитію на территоріи среди русскаго, по крайней мѣрѣ, населенія, какъ общей, такъ и въ особенности политической преступности, сдерживаемой въ настоящее время лишь надлежащею административною и судебною репрессіей, и создастъ такимъ образомъ положеніе, при коемъ правильная гражданская жизнь въ концессіи станетъ почти невозможною. Въ этомъ отношеніи для территоріи К. В. ж. д. по вопросу о полиціи примѣръ Шанхайской и Тяньцзинской концессій представляется неубѣдительнымъ, такъ какъ концессіи эти и по своему географическому положенію—вдали отъ Россіи, по числу русскихъ жителей этихъ концессій и по отсутствію связи ихъ съ Русскимъ Государствомъ находятся въ совершенно другомъ положеніи. Полагаю, что всѣ изложенныя соображенія, главнымъ образомъ, необходимость обезпечить порядокъ и спокойствіе на территоріи со стороны русскаго населенія, могутъ убѣдить Китайское Правительство въ полной неизбѣжности и цѣлесообразности оставленія на территоріи дѣйствующей нынѣ полиціи Общества, тѣмъ болѣе, что спокойствіе и порядокъ на территоріи важны одинаково, какъ для Общества, такъ и для самаго Китая.

Такимъ образомъ, единственнымъ исходомъ я считаю оставленіе дѣйствующей полиціи съ подчиненіемъ ея Управляющему дорогой и вмѣненіемъ ей въ обязанность исполнять всѣ требованія китайскихъ властей и общественнаго управленія, основанныя на заключенномъ соглашеніи, а также исполнять требованія русскихъ и иностранныхъ консульскихъ властей въ предѣлахъ ихъ компетенціи, установленной под-

лежащими договорами. При этомъ полагалъ бы предоставить названнымъ учрежденіямъ и властямъ право обращаться къ русской полиціи непосредственно въ лицѣ мѣстнаго полицейскаго управленія, возложивъ на Управляющаго дорогою разрѣшеніе по соглашенію съ предсѣдателемъ Цзяо-ше-цзюй или подлежащимъ консуломъ всѣхъ сомнѣній и затрудненій, которыя полиція будетъ встрѣчать при исполненіи этихъ требованій. Для сего необходима, разумѣется, прежде всего самая точная регламентація всѣхъ правъ и функцій названныхъ выше властей и учрежденій, которыя будутъ осуществляться при содѣйствіи полиціи Общества, въ томъ числѣ точное постатейное опредѣленіе всѣхъ вопросовъ, отведенныхъ статьей 10 предварительнаго соглашенія къ вѣдѣнію общественныхъ управленій, а также составленіе подробной инструкціи, опредѣляющей порядокъ дѣйствій русской полиціи въ указанныхъ выше отношеніяхъ. Проэкты такой полной регламентаціи составляются и будутъ закончены въ непродолжительномъ времени.

Независимо отъ общей полиціи, въ системѣ административныхъ органовъ полосы отчужденія имѣлась еще такъ-называемая желѣзнодорожная полиція исторія происхожденія которой такова.

По всеподданнѣйшему докладу Намѣстника на Дальнемъ Востокѣ отъ 19-го мая 1904 года въ полосѣ отчужденія былъ введенъ жандармскій полицейскій надзоръ на тѣхъ же началахъ, на которыхъ онъ существовалъ и на желѣзныхъ дорогахъ Россіи.

Такое распространеніе обще-имперскаго жандармскаго надзора на полосу отчужденія являлось, конечно, формально неправильнымъ и могло быть оправдано лишь исключительными обстоятельствами военнаго времени; въ связи съ этимъ мы видимъ, что уже Высочайше утвержд. Положеніемъ отъ 4 іюля 1908 г. жандармскій надзоръ въ чистомъ видѣ въ полосѣ отчужденія уничтожается и взамѣнъ его, вводится, такъ-называемое, Желѣзнодорожное Полицейское Управленіе. Однако, по существу, мѣра эта свелась въ концѣ концовъ лишь къ перемѣнѣ обмундированія чиновъ этого вѣдомства (жандармскаго на заамурское) съ сохраненіемъ желтаго аксельбанта; персоналъ и обязанности остались тѣ же, или почти тѣ же, что и у жандармовъ; во всякомъ случаѣ связь его съ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ и Отдѣльнымъ Корпусомъ жандармовъ сохранилась. Во главѣ желѣзнодорожной полиціи стоялъ Отдѣльнаго Корпуса Жандармовъ полковникъ Горгопа. Въ такомъ видѣ Желѣзнодорожное Полицейское Управленіе просуществовало до самаго февраля 1917 г., когда было упразднено въ связи съ отголосками мартовской революціи въ Харбинѣ.

Кругъ дѣятельности желѣзнодорожной полиціи опредѣлялся не только упомянутымъ Высочайше утвержденнымъ 4 іюля 1908 г. Положеніемъ,

но и утвержденной въ томъ же порядкѣ 4 того же іюля дополнительной секретной статьей, которой и устанавливалась прямая зависимость Желѣзнодорожнаго Полицейскаго Управленія въ полосѣ отчужденія отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ и Департамента Полиціи (ст. 2).

Такое положеніе вещей значительно расходилось съ тѣми соображеніями, которыя были приняты Особымъ Совѣщаніемъ по вопросу о введеніи Гражданскаго Управленія на территоріи Кит. Вост. жел. дор. по журналу № 2, отъ 19-го іюля 1906 года *).

Тамъ, между прочимъ, говорится: «При обсужденіи сего вопроса Совѣщаніе приняло во вниманіе, что на основаніи Портсмутскаго договора Россія отказалась отъ всѣхъ правъ и преимуществъ въ Маньчжуріи, несовмѣстимыхъ съ принципомъ равноправности, или нарушающихъ верховныя права Китая, и лишь тѣ права и преимущества, кои обезпечены за нами по концессіи на постройку и эксплоатацію Кит. Вост. жел. дор., признаны непротиворѣчащими означенному принципу. Поэтому дѣйствовать лойяльно въ Маньчжуріи мы можемъ только на точномъ основаніи помянутой концессіи, т.-е. отъ имени Общества, какъ коммерческаго предпріятія. Въ соотвѣтствіи съ симъ и Гражданское Управленіе на территоріи дороги предполагается организовать отъ имени Общества.

Въ связи съ этими и прочими мотивами международнаго характера Совѣщаніе полагало, что дальнѣйшее оставленіе обще-имперскаго жандармскаго надзора на территоріи полосы отчужденія не представляется возможнымъ безъ нарушенія, какъ общаго строя нашего предпріятія въ Маньчжуріи, такъ равно и нашихъ международныхъ обязательствъ.

Тѣмъ не менѣе, какъ мы видѣли выше, этотъ жандармскій надзоръ, хотя и подъ флеромъ желѣзнодорожной полиціи, сохранился до самаго наступленія революціи 1917 года.

Желѣзнодорожная полиція, какъ и полицейскій надзоръ, раздѣлялась на отдѣленія (числомъ 5), при чемъ къ ея вѣдѣнію относились рельсовый путь и всѣ постройки, на немъ находящіеся, подъѣздные пути, вокзалы, депо, товарныя станціи, пакгаузы, желѣзнодорожныя мастерскія и лавки при водогрѣйкахъ; все остальное входило въ районъ вѣдѣнія общей полиціи.

Въ настоящее время, послѣ перехода администрированія полосы отчужденія къ китайскимъ властямъ, здѣсь также наряду съ общей полиціей, независимо отъ К. В. ж. д., дѣйствуетъ и особая желѣзнодорожная полиція, подчиненная въ отношеніи службы китайскому Главноначальствующему въ по-

*) См. слѣдующую главу XX.

лосѣ отчужденія. Полиція эта по роду своихъ задачъ раздѣляется на внѣшнюю и внутреннюю.

Полиція внѣшняя дѣйствуетъ на обычныхъ началахъ полицейской службы, что же касается полиціи внутренней, или т.-наз. внутренней охраны, то на ея задачахъ и значеніи для К. В. ж. д. надлежитъ остановиться нѣсколько подробнѣе.

Сформированіе внутренней охраны было постановлено протоколомъ Правленія отъ 9 іюля 1920 года одновременно съ упраздненіемъ охранной стражи.

На нее было возложено окарауливаніе станціонныхъ кассъ, вагоновъ, дровяныхъ и товарныхъ складовъ, конвоированіе артельщиковъ и и пр.

Предшествующая исторія сформированія внутренней охраны такова: 28-го февраля 1920 года на особомъ совѣщаніи между Предсѣдателемъ Правленія, генераломъ Бао Гуй-цзиномъ, и Директоромъ-Распорядителемъ, генералъ-лейтенантомъ Хорватомъ, было выработано положеніе о желѣзнодорожной стражѣ Кит. Вост. жел. дороги, при чемъ требуемую численность ея рѣшено было выяснить путемъ обслѣдованія на мѣстахъ черезъ особо назначенную комиссію.

Таковая комиссія въ составѣ русскихъ и китайскихъ членовъ въ періодъ времени съ 22 апрѣля по 1-е мая 1920 года объѣхала станціи Кит. Вост. ж. д. и, руководствуясь требованіями службъ дороги, опредѣлила общее количество сторожей въ 3315 человѣкъ, въ томъ числѣ 650—для охраны желѣзнодорожныхъ вѣтокъ.

Правленіемъ Общества въ основу организаціи внутренней охраны были приняты слѣдующія положенія:

1) Управленіе желѣзнодорожной полиціи, а равно и поставленное во главѣ его лицо, назначенное Правленіемъ Общества по выбору Предсѣдателя Правленія, подчинить Управляющему дорогой черезъ его помощника, вѣдающаго гражданской частью;

2) помощниками начальника желѣзнодорожной полиціи назначить вѣдающаго внѣшней охраной—по выбору Предсѣдателя Правленія и по внутренней охранѣ—по выбору Директора-Распорядителя;

и 3) разработку положенія, штатовъ и инструкцій поручить Управляющему дорогой и внести ихъ на разсмотрѣніе Правленія Общества.

Распоряженіемъ Предсѣдателя Правленія начальникомъ желѣзнодорожной полиціи былъ назначенъ начальникъ Харбинской городской полиціи г. Чжанъ Дзен-дзюй съ оставленіемъ его въ занимаемой имъ должности; начальникомъ

внутренней охраны—упоминавшійся выше бывшій начальникъ штаба Заамурскаго округа ген.-л. Н. Г. Володченко.

Согласованіе Совѣтомъ Управленія дороги положенія и штатовъ охраны состоялось по журналу отъ 4 августа 1920 года за № 714.

Первоначально сформированы были лишь участки, въ обязанность коихъ входило окарауливаніе Харбинскаго узла; что же касается линейныхъ участковъ, то вопросъ о формированіи ихъ оставался открытымъ.

Въ 1921 году послѣдовала реорганизація желѣзнодорожной полиціи, о чемъ объявлено было въ циркулярномъ приказаніи Предсѣдателя Правленія Кит. Вост. ж. д. отъ 27 апрѣля 1921 года № 1006 (приложенъ къ приказу Кит. Вост. ж. д. 25 мая № 87).

Этимъ приказомъ опредѣлялось, что желѣзнодорожная полиція должна обезпечивать порядокъ и спокойствіе на линіи Кит. Вост. ж. д., что составляетъ обязанность внѣшней охраны*), и охранять желѣзнодорожное имущество, какъ на линіи, такъ и на матеріальныхъ складахъ, что составляетъ задачу охраны внутренней.

Во главѣ желѣзнодорожной полиціи поставленъ былъ генералъ-маіоръ Лю Дэ-цюань съ непосредственнымъ подчиненіемъ его Предсѣдателю Правленія К. В. ж. д.

На помощника его, генерала Володченко, возложена была обязанность руководить внутренней охраной въ Харбинѣ и его окрестностяхъ; охрана же имущества на прочихъ станціяхъ была поручена начальникамъ отдѣленій внѣшней охраны.

Китайскимъ помощникомъ начальника желѣзнодорожной полиціи назначенъ былъ Вынъ Зы-до, а главнымъ инспекторомъ—ген. Митрофановъ.

Этимъ же приказомъ сторожа службъ: Эксплоатаціи, Матеріальной, Пути и Тяги, охраняющіе желѣзнодорожное имущество, введены были въ составъ желѣзнодорожной полиціи.

Весь составъ полиціи по правамъ и служебнымъ преимуществамъ приравненъ былъ къ штатнымъ служащимъ дороги.

10-го апрѣля 1922 года ушелъ со службы Предсѣдатель Правленія г. Сунъ Сяо-лянъ, а 17-го апрѣля—начальникъ желѣзнодорожной полиціи генералъ Лю.

Вмѣсто послѣдняго тогда же назначенъ былъ генерал-маіоръ Вэнъ Ин-синъ, а китайскимъ помощникомъ его—г. Ке-шенъ, и донынѣ состоящіе въ этихъ должностяхъ

---

*) Объ организаціи внѣшней охраны будетъ говориться отдѣльно въ главѣ о желѣзнодорожной полиціи.

Въ началѣ существованія охраны служба ея шла при неблагопріятныхъ условіяхъ, а именно: не было оружія, обмундированіе было въ недостаточномъ количествѣ, караулы помѣщались въ вагонахъ, многіе служащіе имѣли квартиры вдали отъ мѣстъ своей службы; мѣста окарауливанія не были освѣщены, огорожены; не было телефонной связи; движеніе по желѣзнодорожному полотну было доступно всѣмъ прохожимъ. Съ теченіемъ времени распоряженіями Управленія дороги и начальника желѣзнодорожной полиціи значительное количество перечисленныхъ недочетовъ было устранено: выдано хорошее и въ достаточномъ количествѣ обмундированіе; полицейскіе вооружены—всѣ шашками, а на наиболѣе опасныхъ постахъ—револьверами и винтовками; сторожевымъ отдѣленіямъ предоставлены постоянныя помѣщенія; за незначительнымъ иключеніемъ служащіе живутъ вблизи мѣстъ окарауливанія; построены заборы въ большинствѣ мѣстъ, гдѣ это было необходимо; усилено освѣщеніе главныхъ механическихъ мастерскихъ, складовъ топлива, сортировочнаго парка и др.; усилены противопожарныя мѣры складовъ, механическихъ мастерскихъ и лѣсопилки и эти районы очищены отъ щепы, сухой травы и сора; всѣ канцеляріи участковъ, квартиры начальниковъ участковъ и большинство сторожевыхъ отдѣленій имѣютъ телефоны; проходъ черезъ желѣзнодорожные пути постороннимъ лицамъ воспрещенъ.

Результаты дѣятельности охраны сказались въ слѣдующемъ:

Задержано было злоумышленниковъ съ похищеннымъ имуществомъ и отобрано похищенное за время съ 15 іюля 1920 года по 1-е января 1923 года въ 993 случаяхъ.

Замѣчено было служащими охраны и потушено при ихъ участіи пожаровъ за то же время въ 58 случаяхъ.

Кромѣ того, было подобрано на путяхъ и сдано соотвѣтствующимъ агентамъ дороги 4561 вагонная часть на сумму по нормальной оцѣнкѣ въ 43.615 р. 65 коп. и найдено преимущественно въ Фудзядянѣ и также возвращено дорогѣ похищенное изъ главныхъ матеріальнаго склада и механическихъ мастерскихъ имущество въ общемъ болѣе $4^1/_2$ тысячъ пудовъ, состоящее свыше чѣмъ изъ $1^1/_2$ тысячи предметовъ, стоимостью около 124 тыс. зол. руб.

II. Судъ.

Въ дѣлѣ устроенія русской жизни на территоріи дороги вскорѣ же стала ощущаться недостаточность однихъ чисто полицейскихъ мѣропріятій; съ численнымъ возрастаніемъ русскаго населенія явилась настоятельная потребность

въ организаціи здѣсь сколько нибудь нормальнаго правосудія и надлежащихъ способовъ регулированія юридическихъ споровъ и тяжбъ.

Впервые вопросъ объ этомъ былъ возбужденъ еще при обсужденіи самого проэкта Устава Общества К. В. ж. д. Въ своемъ представленіи въ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги по поводу упомянутаго Устава С. Ю. Витте съ присущей ему дальновидностью указывалъ на необходимость выработки ко времени открытія движенія по Маньчжурской линіи особыхъ правилъ о томъ, какими властями, въ какомъ порядкѣ и на основаніи какихъ законовъ должны будутъ разрѣшаться всѣ вообще судебныя дѣла, касающіяся самой дороги или отдѣльныхъ русскихъ подданныхъ въ Маньчжуріи.

Вопросъ этотъ не получилъ тогда конкретнаго разрѣшенія въ Уставѣ и лишь въ самой общей формѣ былъ выраженъ въ его § 7, который гласилъ, что «преступленія, тяжбы и пр. на территоріи Кит. Вост. ж. д. будутъ разрѣшаемы мѣстными властями, китайскими и русскими, на основаніи существующихъ трактатовъ».

Здѣсь не лишне напомнить, что относящіяся къ правовому положенію русскихъ въ Китаѣ постановленія содержатся въ трактатахъ: Кульджинскомъ (отъ 25 іюня 1851 года), Айгуньскомъ и Тяньцзинскомъ (отъ 16 мая и 1-го 1858 года), Пекинскомъ (отъ 2 іюня 1860 года) и въ Петербургскомъ договорѣ (отъ 12-го февраля 1881 года). Всѣ эти постановленія сводятся въ главнѣйшихъ чертахъ къ признанію за русскими въ Китаѣ права экстерриторіальности, т. е. права судиться за проступки или преступленія у своихъ консуловъ съ препровожденіемъ для этой цѣли обвиняемыхъ въ ближайшій изъ открытыхъ для международной торговли китайскихъ портовъ; дѣла же по имущественнымъ спорамъ и тяжбамъ должны были, согласно этихъ постановленій, рѣшаться также русскими консулами, но при участіи китайскихъ властей по соглашенію.

Къ Маньчжуріи того времени эти постановленія практически относиться никакъ не могли уже по одному тому, что въ періодъ подписанія договора на постройку дороги тамъ еще не было ни одного пункта, открытаго для международной торговли, а, слѣдовательно, и ни одного русскаго консула.

Въ виду этого для предварительной разработки общаго положенія, высказаннаго въ упомянутомъ § 7 Устава Общества, въ іюнѣ 1897 года было образовано по распоряженію Министра Финансовъ Особое Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ И. П. Романова и при участіи русскихъ генеральныхъ консуловъ во Внутреннемъ Китаѣ—Шишмарева, Покровскаго и Успенскаго. Совѣщаніе это пришло къ выводу, что учрежденіе въ Маньчжуріи должностей рус-

скихъ консуловъ подъ какимъ бы то ни было наименованіемъ нежелательно, такъ какъ могло бы дать поводъ другимъ государствамъ требовать и для себя такого же права отъ китайскаго правительства; съ другой стороны, было признано неудобнымъ также и отправленіе правосудія желѣзнодорожными агентами, тѣмъ болѣе, что во многихъ случаяхъ дорога, отъ которой эти агенты зависятъ, сама будетъ заинтересована въ томъ или иномъ исходѣ дѣлъ; наконецъ, Совѣщаніе не нашло также возможнымъ распространеніе на территорію дороги компетенціи судебныхъ установленій Сибири по удаленности ихъ отъ Маньчжуріи.

Въ виду этого было предположено для отправленія правосудія въ районѣ К. В. ж. д. по менѣе важнымъ дѣламъ, а равно для производства слѣдствій — учредить должности особыхъ чиновниковъ съ обязанностями мировыхъ судей и судебныхъ слѣдователей, которые имѣли бы постоянное пребываніе въ опредѣленныхъ пунктахъ желѣзнодорожной линіи, но, во избѣжаніе какихъ либо возраженій со стороны европейскихъ державъ, числились бы чиновниками русскихъ пограничныхъ съ Маньчжуріей областей; въ качествѣ высшей инстанціи чиновники эти подлежали бы вѣдѣнію Читинскаго и Владивостокскаго окружныхъ судовъ; такую организацію предполагалось ввести въ дѣйствіе ко времени открытія правильной эксплоатаціи Маньчжурской линіи; въ отношеніи же періода изысканій и сооруженія дороги Совѣщаніе полагало наиболѣе цѣлесообразнымъ разрѣшеніе всякаго рода правовыхъ недоразумѣній и споровъ предоставить такту и распорядительности Главнаго Инженера.

Какъ видно изъ изложеннаго, Совѣщаніе вовсе не подошло къ принципіальному, вполнѣ юридическому анализу этого вопроса, и его уклончивое рѣшеніе можно было признать сколько нибудь пріемлемымъ лишь для того времени, когда сооруженіе дороги только что началось и русскихъ въ Маньчжуріи было еще такъ немного, что учреждать спеціальные суды для разбора дѣлъ между ними не было особой необходимости.

Но по мѣрѣ развитія строительной дѣятельности въ Маньчжурію начали прибывать значительными массами русскіе люди въ качествѣ рабочихъ, подрядчиковъ, торговцевъ и разнаго рода желѣзнодорожныхъ служащихъ. Уже въ 1899 году русскаго населенія въ районѣ дороги съ гор. Харбиномъ насчитывалось до 14,000 человѣкъ, помимо Охранной Стражи численностью въ 5,000 человѣкъ; къ этому времени здѣсь образовались уже значительные населенные пункты. Для регулированія возникающихъ разнообразныхъ юридическихъ отношеній требовалась правильная судебная организація, а, между тѣмъ, фактическое положеніе дѣла оставалось самымъ неудовлетворительнымъ и неопредѣленнымъ.

Вслѣдствіе возбужденнаго во всеподданнѣйшемъ отчетѣ бывшаго Военнаго Губернатора Амурской Области за 1896-97 г. г. вопроса объ учрежденіи въ Маньчжуріи особаго органа для защиты экономическихъ и торговыхъ интересовъ русскихъ подданныхъ Высочайше утвержденнымъ 7-го іюля 1899 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта была установлена должность чиновника Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, командированнаго въ Маньчжурію для завѣдыванія возникающими здѣсь между русскими и китайскими подданными дѣлами; компетенція этого чиновника въ предѣлахъ консульскихъ правъ и обязанностей распространялась на Гиринскую и Цицикарскую провинціи, но только по дѣламъ общаго характера, не соприкасающимся съ постройкой желѣзнодорожной линіи.

Нѣсколько ранѣе (Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта отъ 3-го мая 1899 года) была учреждена также должность русскаго консула въ Ньючжуанѣ; его вѣдѣніе распространялось на Мукденскую провинцію, но также лишь по вопросамъ, не связаннымъ съ дорогою.

Далѣе, въ утвержденное 16-го августа 1899 года Временное Положеніе объ управленіи Квантунской областью (арендованной Россіей) были включены правила (§§ 84—98), которыми на эту область и на Южно-Маньчжурскую вѣтвь К. В. ж. д. (въ предѣлахъ Квантуна) было распространено дѣйствіе Судебныхъ Уставовъ Императора Александра II-го съ нѣкоторыми видоизмѣненіями въ отношеніи, напримѣръ, права Мировыхъ Судей разбирать дѣла по искамъ на сумму до 5,000 рублей и т. под., при чемъ вѣдѣнію учрежденнаго въ Портъ-Артурѣ русскаго Окружнаго Суда подлежали въ одинаковой мѣрѣ и русскіе, и китайцы.

Однако на линію К. В. ж. д., какъ таковую, не могли распространяться ни юрисдикція упомянутыхъ консульскихъ учрежденій, ни дѣятельность Портъ-Артурскаго Окружнаго Суда, а поэтому здѣсь судебная власть по всѣмъ дѣламъ, гражданскимъ и уголовнымъ, попрежнему оставалась въ рукахъ желѣзнодорожной администраціи. Судъ вершился въ Харбинѣ полицейскимъ управленіемъ, организованнымъ Главнымъ Инженеромъ, а въ другихъ пунктахъ линіи—начальниками участковъ и дистанцій; при этомъ отправленіе правосудія происходило внѣ всякихъ опредѣленныхъ правилъ, безъ строго установленнаго порядка обжалованія и т. д. По болѣе важнымъ дѣламъ предварительное слѣдствіе производилось офицерами Охранной Стражи съ особаго каждый разъ назначенія ея начальника; для окончательнаго же разбирательства дѣла этого рода направлялись въ судебныя установленія Амурской и Приморской областей. Такой пестрый и неопредѣленный порядокъ, имѣвшій

какое нибудь оправданіе въ первые годы постройки, уже въ 1900 году представлялъ весьма существенныя неудобства. Количество дѣлъ возрастало, и судебныя обязанности, сводившіяся вначалѣ къ простому улаживанію недоразумѣній между строителями и рабочими, преимущественно китайцами, стали постепенно осложняться и все настоятельнѣе требовать правильной организаціи суда. Оставленіе этого дѣла въ первобытномъ состояніи уже ни въ какой мѣрѣ не обезпечивало правовыхъ интересовъ и являлось весьма обременительнымъ для самой желѣзнодорожной администраціи. Судъ, отправляемый неподготовленными агентами дороги, постоянно отвлекаемыми своими прямыми обязанностями, конечно, по существу своему не могъ быть удовлетворителенъ, и, кромѣ того, разрѣшеніе дѣлъ, въ которыхъ участвуетъ дорога, ея же инженерами не могло не вызывать нареканій.

Равнымъ образомъ, порученіе слѣдственныхъ дѣлъ строевымъ офицерамъ Охранной Стражи представляло крупныя неудобства, такъ какъ офицеры эти въ огромномъ большинствѣ не имѣли никакой юридической подготовки, и, кромѣ того, находясь въ полной служебной зависимости отъ своего военнаго начальства, были лишены необходимой для слѣдователя независимости.

Въ связи съ этимъ отъ Главнаго Инженера и Начальника Заамурскаго Округа стали поступать ходатайства о скорѣйшей реорганизаціи судебной части и объ освобожденіи офицеровъ и инженеровъ отъ несвойственныхъ имъ судебныхъ функцій, обременявшихъ ихъ непосильной работой въ ущербъ прямому назначенію. Старожилы до сихъ поръ вспоминаютъ такихъ безсмѣнныхъ слѣдователей, какъ офицеры Огарковъ, Ощепковъ и др., разъѣзжавшихъ верхомъ по Маньчжуріи вмѣстѣ со священникомъ, имѣвшимъ приводить допрашиваемыхъ къ присягѣ.

Нормальное разрѣшеніе этого важнаго вопроса могло бы послѣдовать въ порядкѣ особаго соглашенія съ китайскемъ правительствомъ, которое, предоставивъ Обществу К. В. ж. д. концессію на постройку крупной желѣзнодорожной линіи, могло и должно было предвидѣть, что вокругъ этого предпріятія поселятся по мѣрѣ его развитія сплошными массами русскіе люди, для устройства юридическаго быта которыхъ совершенно недостаточенъ будетъ принципъ экстерриторіальности въ обычномъ его пониманіи. Этотъ послѣдній принципъ, всегда крайне непопулярный въ той странѣ, къ которой онъ примѣненъ, является, кромѣ того, исторически обреченнымъ. Строить лишь на этомъ шаткомъ началѣ правовую жизнь многочисленнаго сплошного русскаго населенія на территоріи К. В. ж. д. было бы по меньшей мѣрѣ нецѣлесообразно.

Русскій бытъ въ полосѣ отчужденія долженъ былъ покоиться, очевидно, на какомъ то иномъ спеціальномъ юридическомъ базисѣ, который надлежало совмѣстно изыскать путемъ особаго дружественнаго соглашенія между Китаемъ и Россіей.

Но вмѣсто прямого соглашенія при разрѣшеніи этого вопроса сразу же былъ избранъ нѣсколько иной, юридически спорный и небезопасный, путь, печальныя послѣдствія котораго такъ тяжело переживались русскимъ населеніемъ въ 1920 году, переживаются еще и понынѣ.

Именно, образованное въ 1901 году новое Совѣщаніе по вопросу объ устройствѣ судебной части въ Маньчжуріи въ составѣ Министра Финансовъ Витте, Иностранныхъ Дѣлъ Ламздорфа и за Министра Юстиціи Манухина въ засѣданіи 9-го іюня постановило о необходимости для этой цѣли нижеслѣдующихъ мѣропріятій:

1) Для отправленія правосудія и для производства предварительныхъ слѣдствій въ полосѣ отчужденія К. В. ж. д. по дѣламъ, подсуднымъ русской судебной власти, учредить должности Мировыхъ Судей, съ подчиненіемъ означенной полосы отчужденія вѣдѣнію ближайшихъ Окружныхъ Судовъ Имперіи.

2) Кругъ вѣдомства означенныхъ въ п. 1-мъ Судебныхъ Установленій опредѣлить на слѣдующихъ основаніяхъ: а) власть этихъ установленій распространяется на дѣла, возникающія въ полосѣ отчужденія К. В. ж. д. исключительно среди русскихъ подданныхъ, а именно на дѣла уголовныя, въ которыхъ обвиняемыми и потерпѣвшими являются русскіе, и гражданскія, въ коихъ обѣ тяжущіяся стороны принадлежатъ къ русскому подданству; при разборѣ и рѣшеніи дѣлъ, а также при производствѣ слѣдствій судебныя установленія дѣйствуютъ, руководствуясь ст. ст. 84, 88, 89 и 90 Временнаго Положенія объ управленіи Квантунской областью.

б) Русскимъ судебнымъ властямъ предоставляется производство слѣдствій по тѣмъ возникающимъ въ указанной полосѣ уголовнымъ дѣламъ, въ коихъ личность виновнаго неизвѣстна, но потерпѣвшимъ является русскій подданный, съ тѣмъ, чтобы, когда по слѣдствію обнаруживается, что обвиняемый не русскій подданный, дѣло было передаваемо по принадлежности командированнымъ въ Маньчжурію чиновникамъ Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, или же русскому консулу въ Нью-чжуанѣ, если дѣло возникало въ предѣлахъ городской черты названнаго открытаго порта.

в) Указанный въ настоящемъ пунктѣ порядокъ распространить на южную вѣтвь К. В. ж. д., за исключеніемъ части ея, проходящей въ предѣлахъ Квантунской области.

з) По дѣламъ, возникающимъ въ Участкахъ Мировыхъ Судей, подвѣдомственныхъ Окружнымъ Судамъ Приамурскаго Генералъ-Губернаторства, предоставить Приамурскому Генералъ-Губернатору права и обязанности, принадлежащія въ случаяхъ, указанныхъ въ п. «а» ст. 96 Временнаго Положенія Квантунской области, Главному Начальнику Квантунской Области.

IV) Исполненіе рѣшеній и порученій Мировыхъ и Общихъ судебныхъ установленій, а равно врученіе бумагъ и повѣстокъ тяжущимся возложить въ районѣ К. В. ж. р. на чиновъ Заамурскаго Округа Пограничной Стражи.

V) Въ дополненіе къ дѣйствующимъ временнымъ штатамъ Судебныхъ Установленій въ губерніяхъ и областяхъ Сибири учредить при Читинскомъ и Владивостокскомъ Окружныхъ Судахъ, округа Иркутской Судебной Палаты, по одной должности Товарища Прокурора.

VI) Означеннымъ въ п.п. I и V должностнымъ лицамъ присвоить содержаніе,права и преимущества, установленныя Временнымъ Положеніемъ объ управленіи Квантунской Области для Мировыхъ Судей этой области и товарища прокурора Портъ-Артурскаго Окружнаго Суда, но съ замѣною полагающихся симъ послѣднимъ чинамъ квартирныхъ денегъ квартирою въ натурѣ.

VII. Назначеніе учреждаемыхъ на территоріи К. В. ж. д. мировыхъ судей, опредѣленіе ихъ числа, мѣста пребыванія и подвѣдомственности Окружнымъ Судамъ Имперіи предоставить Министру Юстиціи по предварительномъ сношеніи съ Министромъ Финансовъ.

VIII. Потребную на содержаніе означенныхъ въ п.п. I, V должностныхъ лицъ сумму заносить ежегодно въ смѣту Министерства Юстиціи въ размѣрѣ, опредѣляемомъ по соглашенію Министра Юстиціи съ Министромъ Финансовъ, и въ возмѣщеніе таковаго расхода казны взимать въ равной суммѣ пособіе Государственному Казначейству съ Общества К. В. ж. д. Сверхъ ежегодной уплаты означенной суммы, возложить на названное Общество обязанность: а) отводить мировымъ судьямъ и товарищамъ прокурора на территоріи К В. ж. д. квартиры въ натурѣ, а также предоставлять этимъ лицамъ средства передвиженія въ предѣлахъ ихъ участковъ, и б) возмѣщать Государственному Казначейству всѣ расходы по удовлетворенію означенныхъ лицъ прогонными деньгами и пособіями на подъемъ и обзаведеніе при отправленіи къ мѣсту служенія и другими, установленными закономъ денежными выдачами.

IX. Предоставить Обществу К. В. ж. д. право вчинять гражданскіе иски и отвѣчать на судѣ по своимъ имущественнымъ дѣламъ съ соблюденіемъ правилъ, указанныхъ въ раздѣлѣ I книги III устава Граждан. Суд., Св. Зак. т. XVI, ч. I, изд. 1892 г., и съ примѣненіемъ постановленія, изложеннаго въ прим. 2 къ ст. 1289 Уст. Гражд. Суд.

X. Распространить на служащихъ К. В. ж. д. въ отношеніи уголовнаго ихъ преслѣдованія за преступленія по должности и взысканія съ нихъ вознагражденія за вредъ и убытки, причиненные ихъ нерадѣніемъ, неосмотрительностью или медленностью, порядокъ, указанный въ ст. ст. 1066—1123 Уст. Угол. Суд. и 1316—1330 Уст. Гражд. Суд., Св. Зак. т. XVI, ч. I, изд. 1892 г.

XI. Вышеизложенныя постановленія привести въ дѣйствіе въ срокъ по соглашенію Министровъ Юстиціи и Финансовъ и

XII. Проектъ Именного Высочайшаго Указа Правительствующему Сенату, содержащаго вышеизложенныя постановленія, поднести къ Высочайшему Вашего Императорскаго Величества подписанію.

Настоящій Указъ, во избѣжаніе возможнаго превратнаго толкованія дѣйствительнаго значенія мѣропріятій нашихъ въ Маньчжуріи, Особое Совѣщаніе полагало бы не опубликовывать во всеобщее свѣдѣніе, о чемъ пріяло долгъ представить на Высочайшее благовоззрѣніе.

Всѣ эти положенія и были проведены полностью въ жизнь Высочайшимъ Указомъ отъ 20 іюля 1901 года, Указомъ, не подлежавшимъ, какъ видно изъ самаго его текста, опубликованію.

Уже одинъ этотъ формальный дефектъ въ законодательномъ актѣ, имѣвшемъ опредѣлить судебное устройство полосы отчужденія, производилъ странное и невыгодное впечатлѣніе; но и помимо этого, самое существо заключающихся въ этомъ Указѣ постановленій едва ли можно было признать вполнѣ удовлетворительнымъ.

Означеннымъ Указомъ на территорію К. В. ж. д. была распространена компетенція русскихъ судовъ общеимперскаго типа — Владивостокскаго и Читинскаго (на магистраль) и Портъ-Артурскаго (на Южную вѣтвь). Одновременно въ полосѣ отчужденія вводились мировые судьи по назначенію отъ правительства съ расширенной подвѣдомственностью (подобно Квантунской области); для наблюденія за дѣятельностью судей были учреждены особыя должности товарищей прокуроровъ, и т. д. Первыми мировыми судьями оказались въ Хайларѣ В. И. Александровъ, а въ Харбинѣ К. И. Кайдо. Товарищемъ прокурора въ Харбинъ былъ назначенъ И. П. Подпаловъ.

Всѣ описанныя мѣропріятія, безотносительно къ ихъ практической полезности, заключали въ себѣ ту нежелательную сторону, что ими какъ бы вносилась нѣкоторая трещина въ существо контракта 1896 года на постройку дороги, т. к. они не соотвѣтствовали его частно-правовой природѣ.

Нельзя не отмѣтить, что даже въ офиціальныхъ весьма авторитетныхъ докладахъ по этому вопросу проводилось тогда полное тождество юридической трактовки положенія Квантуна, гдѣ былъ учрежденъ Портъ-Артурскій окружной судъ, и полосы отчужденія Китайской Восточной желѣзной дороги. При этомъ упускалось изъ виду, что съ формальной стороны арендаторомъ Квантуна явилась Россія, какъ суверенное государство, а полоса отчужденія уступлена въ аренду частному Обществу Кит. Вост. жел. дор..

Вообще во всей юридической постановкѣ вопроса о К. В. ж. д. чувствовалась досадная недоговоренность, въ которой и кроется причина многихъ послѣдующихъ печальныхъ недоразумѣній, какъ въ дѣлѣ судоустройства, такъ и въ организаціи Гражданскаго и Общественнаго Управленія.

Дальнѣйшій ходъ событій роковымъ образомъ привелъ къ новому еще болѣе рельефному отступленію отъ частно-правового характера договора 1896 г., выразившемуся въ учрежденіи въ районѣ К. В. ж. д. Пограничнаго Окружнаго Суда.

Исторія этого вопроса такова: въ связи съ началомъ русско-японской войны и угрозой осады Артура возникъ вопросъ о томъ, куда эвакуировать Портъ-Артурскій Окружный Судъ. По имѣющимся свѣдѣніямъ, Намѣстникомъ Адмираломъ Алексѣевымъ еще за нѣкоторое время до начала войны было сдѣлано представленіе о желательности подчинить этому суду всю полосу отчужденія; въ этомъ смыслѣ и послѣдовалъ 10-го апрѣля 1904 года Высочайшій Указъ съ назначеніемъ мѣстопребыванія Портъ-Артурскому Суду въ городѣ Харбинѣ.

Между прочимъ, впервые о такомъ проэктѣ открыто заговорилъ генералъ Куропаткинъ. Еще въ 1903 году по прибытіи въ Портъ-Артуръ онъ сказалъ, обращаясь къ встрѣчавшему его въ числѣ другихъ на вокзалѣ Предсѣдателю мѣстнаго Окружнаго Суда: «А я таки настоялъ, чтобы въ Маньчжуріи былъ судъ, подобный Туркестанскому».

Подробности выѣзда Окружнаго Суда изъ Портъ-Артура и прибытіе его въ Харбинъ рисуются по описаніямъ одного виднаго судебнаго дѣятеля изъ его состава въ слѣдующемъ видѣ:

«Уже 27-го января, въ день перваго нападенія японцевъ на Портъ-Артуръ, отъ испол. дол. Предсѣдателя Иркутской Судебной Палаты, барона Таубе, послѣдовалъ телеграфный запросъ: «Благоволите сообщить о предполагаемыхъ мѣрахъ къ обезпеченію дальнѣйшаго отправленія Суда и сохранности имущества на случай открытія военныхъ дѣйствій».

29-го января отъ Директора Департамента Министерства Юстиціи также поступила слѣдующая телеграмма: «По порученію Министра Юстиціи сообщаю, что относительно перевода Суда въ другую мѣстность Вамъ надлежитъ испросить указаній Намѣстника».

На сдѣланный еще до полученія этой телеграммы Предсѣдателемъ Суда запросъ отъ Канцеляріи Намѣстника послѣдовало увѣдомленіе:

«По приказанію Намѣстника имѣю честь сообщить Вашему Превосходительству, что сравнительно безопасной отъ случайностей войны можетъ считаться Забайкальская область. Подписали: Начальникъ Штаба Генералъ-Маіоръ Флугъ, Ген. Штаба Подполковникъ Болховитиновъ».

Вскорѣ судомъ былъ полученъ отъ Штаба крѣпости и нарядъ вагоновъ для перевозки его личнаго состава и имущества въ гор. Читу.

30-го января состоялось послѣднее распорядительное засѣданіе Окружнаго Суда въ Портъ-Артурѣ, при чемъ было постановлено: «Въ виду объявленія крѣпости Портъ-Артуръ на осадномъ положеніи Окружный Судъ съ подчиненными ему учрежденіями перенести на время войны въ Харбинъ, за исключеніемъ камеръ мировыхъ судей всѣхъ трехъ участковъ».

1-го февраля Судъ прибылъ въ Харбинъ, но на заявленіе Предсѣдателя Суда объ отводѣ помѣщеній Управляющій дорогой ген. Хорватъ, не входя въ принципіальное обсужденіе вопроса о резиденціи Портъ-Артурскаго Суда въ Харбинѣ, вынужденъ былъ отвѣтить отказомъ за неимѣніемъ въ распоряженіи дороги свободныхъ зданій.

Въ связи съ этимъ Суду пришлось прослѣдовать далѣе въ Читу, гдѣ онъ вскорѣ и возобновилъ свою дѣятельность. Первыми его офиціальными дѣйствіями было объявленіе приговоровъ и рѣшеній по разсмотрѣннымъ ранѣе въ Портъ-Артурѣ дѣламъ; въ частности тогда же былъ объявленъ и приговоръ по нашумѣвшему въ свое время дѣлу Клевакиной, осужденной за убійство, совершонное въ Портъ-Артурѣ не задолго до начала военныхъ дѣйствій. Засѣданія происходили въ помѣщеніи Читинскаго окружнаго суда.

10-го апрѣля 1904 года послѣдовало упомянутое Высочайшее повелѣніе о подчиненіи полосы отчужденія Портъ-Артурскому Окружному Суду съ мѣстопребываніемъ его въ Харбинѣ, куда Судъ и прибылъ 11-го іюня того же года, задержавшись нѣсколько въ Читѣ вслѣдствіе замедленія съ полученіемъ на мѣстѣ означеннаго указа*).

Интересно, что, водворившись въ Харбинѣ, Окружный Судъ нѣкоторое время все еще именовался Портъ-Артурскимъ, несмотря даже и на послѣдовавшее заключеніе Портсмутскаго мирнаго договора, по которому аренда Артура отошла къ Японіи; лишь 2-го февраля 1906 года состоялось Высочайшее повелѣніе этому Суду именоваться впредь Пограничнымъ*) (Пограничная—крайняя станція К. В. ж. д. въ сторону Владивостока).

Въ 1907 году для Суда было отведено помѣщеніе въ зданіи Управленія дороги, гдѣ онъ и находился до самаго своего закрытія въ 1920 году китайскими властями. На содержаніе судебнаго персонала дорогой ежегодно вносилось по смѣтѣ въ Министерство Юстиціи около 110,000 рублей.

Положеніе Пограничнаго Окружнаго Суда въ Харбинѣ являлось весьма своеобразнымъ; мѣстныя китайскія власти, поддерживая самыя лучшія личныя отношенія съ его персоналомъ, офиціально какъ бы игнорировали его присут-

*) 17-го іюня здѣсь слушалось первое уголовное дѣло, при чемъ судъ засѣдалъ въ камерѣ Мирового Судьи К. И. Кайдо.

*) Такое названіе дано было по мысли Товарища Министра Юстиціи Веревкина.

ствіе; по крайней мѣрѣ никто изъ китайцевъ, вызываемыхъ хотя бы въ качествѣ свидѣтелей, въ Судъ обычно не являлся; повѣстки не доставлялись китайскими властями «за нерозыскомъ» и т. д. Такъ же обстояло дѣло и съ иностранцами изо всѣхъ мѣстныхъ русскихъ учрежденій признававшими офиціальнымъ лишь одно Консульство (съ 1907 года), къ которому и обращались по своимъ дѣламъ съ русскими; по дѣламъ же дороги съ китайцами продолжали функціонировать смѣшанныя Бюро (Цзяо-ше-цзюй); прочія дѣла между китайцами и русскими, не касавшіяся дороги, вѣдались Консульскимъ Судомъ.

По этому поводу еще въ Указѣ отъ 20 іюля 1901 года было, какъ мы видѣли, точно опредѣлено, что дѣятельность русскихъ судебныхъ установленій распространяется изъ уголовныхъ дѣлъ лишь на тѣ, въ которыхъ обвиняемыми являются русскіе, а по гражданскимъ—когда къ русскому подданству принадлежатъ обѣ тяжущіяся стороны—и истецъ, и отвѣтчикъ.

Тѣмъ же Указомъ агенты дороги были приравнены въ смыслѣ порядка привлеченія ихъ къ отвѣтственности и преданія Суду къ чиновникамъ Министерства Финансовъ, т. е. пользовались чѣмъ то вродѣ административной гарантіи, столь несвойственной агентамъ частнаго предпріятія, какимъ de jure являлась дорога.

Въ такихъ ограниченныхъ рамкахъ проходила дѣятельность Пограничнаго Окружнаго Суда въ полосѣ отчужденія вплоть до 1 октября 1920 года, когда въ связи съ извѣстнымъ декретомъ Президента Китайской Республики отъ 23-го сентября (объ отмѣнѣ экстерриторіальности русскихъ) этотъ Судъ былъ принудительно закрытъ мѣстными китайскими властями; нѣсколько ранѣе были закрыты смѣшанный судъ (въ апрѣлѣ того же года) и консульскій (въ сентябрѣ). Для русскаго населенія полосы отчужденія вскорѣ учрежденъ былъ спеціальный Китайскій Судъ, въ который въ качествѣ совѣтниковъ вошли бывшіе предсѣдатель и прокуроръ закрытаго Пограничнаго Окружнаго Суда, а также и нѣкоторыя другія лица изъ его бывшихъ магистратуры и прокурорскаго надзора. Изъ связанныхъ съ Пограничнымъ Судомъ учрежденій не подвергся закрытію лишь нотаріатъ, какъ институтъ, хотя и чуждый пока китайскому законодательству, но жизненно необходимый.

Такъ покончилъ свое существованіе послѣдній русскій Судъ, дѣйствовавшій на началахъ Судебныхъ Уставовъ Императора Александра II-го, онъ всего на три года пережилъ разрушенныя революціей судебныя учрежденія этого типа въ Россіи*).

*) Послѣдніе годы дѣятельность Погр. Суда была парализована отсутствіемъ инстанцій (Суд. Палаты и Сената.).

Самый фактъ принудительнаго закрытія русскаго суда и обстановка, при которой оно происходило, не могли не подѣйствовать угнетающе не психику мѣстнаго русскаго населенія, несмотря на проявленное китайскимъ правительствомъ стремленіе сдѣлать для русскихъ этотъ переходъ къ новымъ правовымъ условіямъ наименѣе чувствительнымъ.

Эта же благопріятная тенденція наблюдается въ дѣятельности мѣстнаго китайскаго суда и понынѣ; нѣкоторые результаты въ этомъ направленіи уже достигнуты, но нельзя не отмѣтить, что различіемъ языковъ неизбѣжно и весьма тяжко нарушается одно изъ коренныхъ началъ современнаго процесса,—начало непосредственности, не говоря уже о частыхъ, порой весьма печальныхъ, недоразумѣніяхъ, обусловленныхъ несовершенствомъ переводовъ.

Тотчасъ по опубликованіи упомянутаго президентскаго декрета отъ 23 сентября нѣкоторыми видными группами населенія и учрежденіями Харбина была избрана особая делегація въ Пекинъ для выясненія дальнѣйшаго правового положенія русскаго населенія полосы.

Въ составъ этой делегаціи вошли: предсѣдатель Харбинскаго Городского Совѣта П. С. Тишенко, Предсѣдатель Биржевого Комитета В. Н. Водянскій, представители Комитета судебныхъ дѣятелей и др.

Въ своихъ представленіяхъ центральному китайскому правительству въ Пекинѣ харбинская делегація, къ которой присоединились также представители и отъ другихъ болѣе или менѣе значительныхъ группъ русскаго населенія въ Китаѣ (отъ Шанхая – г. Гроссе, Тяньцзина—г.г. Вологодскій и Тидеманъ и отъ Ханькоу - г. Бѣльченко), помимо общаго вопроса объ экстерриторіальности, ходатайствовала о сохраненіи русскихъ судебныхъ учрежденій въ Харбинѣ, хотя бы подъ контролемъ центральныхъ властей Китая, и объ образованіи въ Пекинѣ особой комиссіи по русскимъ дѣламъ съ включеніемъ въ ея составъ русскихъ совѣтниковъ по судебной и административной частямъ.

Отчасти въ связи съ опредѣлившимся въ это время политическимъ разномысліемъ среди самого русскаго населенія ходатайство делегаціи было уважено Китайскимъ Правительствомъ лишь частично и не сразу.

Комиссія по русскимъ дѣламъ была образована подъ предсѣдательствомъ бывшаго китайскаго посланника въ Петербургѣ г. Лю Дзинь-джена, весьма близко знакомаго съ условіями жизни въ районѣ К. В. ж. д. по своей предшествовавшей службѣ на послѣдней (см. глава II). Онъ же и велъ всѣ переговоры съ делегаціей.

Нѣсколько позднѣе была учреждена и должность русскаго Совѣтника по судебной части при Министерствѣ Юстиціи, но русскій судъ сохраненъ не былъ, а въ Харбинѣ, какъ сказано, открылъ свои дѣйствія китайскій Окружный Судъ и Судебная Палата, предсѣдателемъ которой до послѣдняго времени состоялъ хорошо извѣстный мѣстному русскому населенію генералъ Литьяао. Помѣщается Судебная Палата въ зданіи Управленія дороги, тамъ же, гдѣ раньше находился Пограничный Окружный Судъ.

Возвращаясь къ дѣятельности послѣдняго, умѣстно привести о ней слѣдующія офиціальныя данныя, пріуроченныя къ 1 іюля 1920 года.

Къ этому времени названный Судъ состоялъ изъ двухъ отдѣленій: уголовнаго и гражданскаго (съ 1913 года)*); они вѣдали дѣлами общей и мировой подсудности. Въ немъ, кромѣ Предсѣдателя и его Товарища, имѣлось 5 членовъ Суда, два секретаря, Опекунское Присутствіе и Нотаріальная часть. Прокурорскій надзоръ состоялъ изъ Прокурора и трехъ его Товарищей.

Въ вѣдѣніи Суда находились 11 мировыхъ судей: четверо изъ нихъ на линіи (ст. Маньчжурія, Хайларъ, Ханьдаохэцзы), семь судей проживали въ Харбинѣ.

Кромѣ того, при Судѣ состоялъ судебный слѣдователь для производства слѣдствій по предложеніямъ Прокурора Суда.

Судьи, по роду дѣятельности, дѣлились на три категоріи:

1) четверо занимались только производствомъ предварительныхъ слѣдствій, трое въ городѣ Харбинѣ и одинъ на станціи Маньчжурія,

2) трое судей занимались производствомъ слѣдствій и разборомъ мировыхъ дѣлъ на ст. ст. Хайларъ и Ханьдаохэцзы и въ г. Харбинѣ, и

3) четверо—только разборомъ мировыхъ дѣлъ, трое въ городѣ Харбинѣ и одинъ—на ст. Маньчжурія.

Кромѣ того, при Судѣ въ Харбинѣ имѣлось два судебныхъ пристава и два нотаріуса и состояло 27 почетныхъ мировыхъ судей, изъ которыхъ трое на линіи, на ст. Хайларъ.

При судѣ состояло значительное количество присяжныхъ и частныхъ повѣренныхъ.

Дѣятельность Пограничнаго Окружнаго Суда и состоящихъ при немъ учрежденій выразилась за время фактическаго его существованія съ 10-го апрѣля 1904 года по 1 іюля 1920 г. въ слѣдующихъ цифрахъ:

*) Образовано по инициативѣ Мин. Фин. В. П. Коковцова.

I. По уголовнымъ дѣламъ:

а) Пограничный Окружный Судъ по уголовнымъ дѣламъ, подсуднымъ ему въ качествѣ первой инстанціи, имѣлъ 1386 засѣданій, какъ въ городѣ Харбинѣ, такъ и на линіи желѣзной дороги, на станціяхъ Джаланьтунь, Цицикаръ, Бухэду, Хайларъ, Маньчжурія, Ханьдаохэцзы и Пограничная, на каковыя станціи Окружный Судъ выѣзжалъ отъ 8 до 12 разъ въ годъ.

Разсмотрѣно было Окружнымъ Судомъ 3887 такихъ дѣлъ, при чемъ къ 1 іюля 1920 г. осталось неразобранныхъ 144 дѣла.

б) Кромѣ того, Окружнымъ Судомъ было разсмотрѣно и прекращено 12,922 дѣла, поступившихъ въ Судъ на прекращеніе за необнаруженіемъ виновныхъ, отсутствію признаковъ преступленія и недостаточностью уликъ.

в) По апелляціоннымъ уголовнымъ дѣламъ мировой подсудности Окружный Судъ имѣлъ 477 засѣданій, при чемъ разсмотрѣлъ 2580 дѣлъ. На 1-ое іюля 1920 г. осталось неразсмотрѣнными такихъ дѣлъ 147.

II. По гражданскимъ дѣламъ:

а) Пограничный Окружный Судъ до 1913 года не имѣлъ гражданскаго отдѣленія и въ составѣ Предсѣдателя и трехъ членовъ суда разрѣшалъ и уголовныя, и гражданскія дѣла и только съ этого года въ Судѣ образовался органъ, который и сталъ вѣдать исключительно гражданскія дѣла. Засѣданій Окружнаго Суда по гражданскимъ дѣламъ съ 10-го апрѣля 1904 года по 1 іюля 1920 года—было 894. Исковыхъ дѣлъ за это время въ судѣ возникло 1676, на общую сумму исковъ—47,381,822 р. 94 коп.

б) Кромѣ того, съ 1-го января 1916 г. возникло 672 дѣла такъ-называемаго частнаго производства—объ узаконеніи и усыновленіи дѣтей, утвержденіи духовныхъ завѣщаній и т. п. Такихъ дѣлъ осталось нерѣшенными къ 1-му іюля 1920 г.—139.

в) Гражданскихъ апелляціонныхъ дѣлъ мировой подсудности поступило въ Судъ отъ мировыхъ судей съ 10 апрѣля 1904 г. по 1 іюля 1920 г.—5232, съ исками на 2.308,266 рублей.

г) Дѣлъ частнаго производства съ 1-го января 1918 года возникло 459, при чемъ осталось къ 1 іюля 1920 г. нерѣшеныхъ—5.

д) Опекунскихъ дѣлъ въ присутствіи по опекунскимъ дѣламъ было въ производствѣ 2132, на сумму 7.721,683.

е) Со времени учрежденія Регистраціоннаго Отдѣленія, съ 1917 г., было судомъ зарегистрировано 75 уставовъ разныхъ союзовъ и обществъ.

ж) Въ Харбинѣ имѣются двѣ нотаріальныя конторы, на линіи желѣзной дороги нотаріальныя обязанности исполнялись участковыми мировыми судьями, имѣвшими камеры на ст. ст. Ханьдаохэцзы, Хайларъ, Харбинъ и Маньчжурія. Дѣятельность мировыхъ судей по нотаріальной части выразилась въ общемъ въ незначительныхъ цифрахъ. Только изъ мировыхъ судей на ст.ст. Маньчжурія и Хайларъ первый съ 1909 г. совершилъ 55 актовъ и 17,644 засвидѣтельствованій и протестовалъ 900 векселей, а второй—5 нотаріальныхъ актовъ, 850 разныхъ засвидѣтельствованій и протествовалъ 12 векселей (по 1-е января 1920 года).

Дѣятельность двухъ нотаріусовъ въ г. Харбинѣ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ: ими было совершено 148,513 нотаріальныхъ актовъ и разныхъ засвидѣтельствованій на сумму—250.824,049 руб. 25 коп.; было протестовано 32,350 векселей на 10.542,875 руб. 40 коп.; кромѣ того, было совершено различныхъ нотаріальныхъ дѣйствій на 11.156,569 руб.

Въ общей сложности нотаріусами г. Харбина было совершено разныхъ нотаріальныхъ дѣйствій на сумму 272.523,484 рубля 65 копеекъ. Кромѣ того, ими получено и внесено сборовъ въ Общественное Управленіе 292,877 руб. (по 1-е января 1920 г.).

Послѣ 1-го января и по 1 іюля 1920 года нотаріусы въ Харбинѣ (два) совершили разныхъ актовъ и засвидѣтельствованій 4786 на сумму 19.111,392 р. 55 коп., протестовали векселей 34 на сумму 588,262 руб., внесли въ пользу Харбинскаго Общественнаго Управленіи 74,674 руб. 20 коп.

III. Дѣятельность Мировыхъ Судей.

Во всѣхъ участкахъ возникло уголовныхъ мировыхъ дѣлъ 59,656 и гражданскихъ 60,214.

У Мировыхъ Судей, производившихъ только предварительныя слѣдствія, и у Судебнаго Слѣдователя съ 1 января 1916 года по 1-го іюля 1920 года было въ производствѣ 7248 дѣлъ.

Высочайшимъ Указомъ Правительствующему Сенату отъ 18 марта 1916 г. власть Пограничнаго Окружнаго Суда была распространена также на обвиняемыхъ иностранцевъ, состоявшихъ въ Китаѣ подъ русскимъ покровительствомъ и не имѣвшихъ здѣсь своихъ консульскихъ учрежденій.

Предсѣдателемъ Пограничнаго Окружнаго Суда безсмѣнно состоялъ Василій Александровичъ Скворцовъ, бывшій предсѣдатель Портъ-Артурскаго Окружнаго Суда (съ 21 декабря 1902 г.), нынѣ Совѣтникъ при Китайской Судебной Палатѣ въ Харбинѣ.

Заканчивая краткій обзоръ дѣятельности Пограничнаго Окружнаго Суда въ полосѣ отчужденія, необходимо отмѣтить, что, помимо выполненія прямыхъ официіальныхъ функцій, самое присутствіе квалифицированныхъ русскихъ юристовъ въ средѣ пестраго и разнообразнаго населенія полосы, юристовъ, проникнутыхъ въ своей дѣятельности прекрасными завѣтами Судебныхъ Уставовъ Императора Александра II, имѣло общее высокое и полезное значеніе для нарождающагося мѣстнаго быта.

Участвуя во всевозможныхъ комиссіяхъ, официіальныхъ совѣщаніяхъ, а за послѣдніе годы и въ общественныхъ организаціяхъ, свѣдущіе юристы неизмѣнно вносили всюду своими знаніями и идейнымъ отношеніемъ къ дѣлу тотъ невѣсомый, но цѣнный элементъ, которымъ съ избыткомъ искупалась отмѣченная выше неполная формальная обоснованность самого факта пребыванія русскаго суда въ полосѣ отчужденія.

Любимой мечтой всего состава Пограничнаго Окружнаго Суда было введеніе здѣсь суда присяжныхъ, надъ чѣмъ, начиная съ 1917 года, работала при Судѣ особая комиссія съ участіемъ мѣстныхъ общественныхъ дѣятелей.

Глава XX.

Политическое положенiе и административное устройство полосы отчужденiя.

ГРАЖДАНСКОЕ УПРАВЛЕНIЕ.

ъ связи съ неудачнымъ для Россiи исходомъ войны 1904 года и ослабленiемъ благодаря этому нашего престижа на Дальнемъ Востокѣ въ 1906 году съ особенной остротой всталъ передъ Правленiемъ Общества вопросъ о необходимости скорѣйшаго введенiя того или иного опредѣленнаго административнаго порядка въ полосѣ отчужденiя.

Вопросъ этотъ естественно долженъ былъ интересовать и русское правительство, которому не могли быть чужды правовые интересы многихъ тысячъ русскихъ людей, осѣвшихъ въ предѣлахъ Маньчжурiи въ районѣ Кит. Вост. жел. дор.

На пути къ разрѣшенiю этой сложной проблемы, стоящей донынѣ, повидимому, внѣ какихъ бы то ни было вполнѣ точныхъ историческихъ прецедентовъ, возникло чрезвычайно много препятствiй и затрудненiй, обусловленныхъ, помимо нѣкоторой неясности и дефектовъ самого договора 1896 года,—конкуренцiей сталкивающихся здѣсь русскихъ, китайскихъ и иностранныхъ интересовъ; можно сказать, что за все истекшее двадцатипятилѣтiе вопросъ этотъ такъ и не получилъ своего полнаго и открытаго, соотвѣтствующаго достоинству договаривавшихся сторонъ, разрѣшенiя.

Дѣло администрированiя полосы отчужденiя на протяженiи истекшихъ 25 лѣтъ имѣло въ своемъ практическомъ осуществленiи три главнѣйшiя, тѣсно между собою переплетавшiяся, направленiя.

A. Гражданское Управленіе.

B. Общественное Управленіе и

C. Консульская юрисдикція.

Въ настоящей и послѣдующихъ главахъ будетъ приведено краткое описаніе и анализъ соотвѣтствующихъ органовъ и учрежденій въ ихъ примѣненіи къ условіямъ быта и жизни полосы отчужденія.

Въ серединѣ 1906 года по иниціативѣ Министра Финансовъ, какъ представителя наиболѣе заинтересованнаго вѣдомства, въ Петербургѣ было образовано подъ предсѣдательствомъ товарища Министра Чистякова Особое Совѣщаніе для разсмотрѣнія вопросовъ, касающихся гражданскаго управленія на территоріи К. В. ж. д.

За основной юридическій базисъ въ своихъ работахъ Совѣщаніе было вынуждено принять п. 6 договора 1896 года на постройку К. В. ж. д., Французскій текстъ котораго буквально гласитъ: «La Société aura le droit absolu et exclusif de l' administration de ses terrains», что, въ точномъ русскомъ переводѣ обозначало, что «Общество будетъ имѣть безусловное и исключительное право администрированія своихъ земель».

Для уясненія смысла послѣдующихъ развернувшихся около этого вопроса событій необходимо отмѣтить сейчасъ же, что только что приведенная статья контракта при первыхъ же шагахъ, направленныхъ къ ея практическому осуществленію, сдѣлалась предметомъ живѣйшаго разномыслія между русскими и китайскими официальными кругами. Послѣдніе утверждали, что слово «terrains» надлежитъ толковать въ этой статьѣ весьма ограничительно, лишь въ смыслѣ тѣхъ участковъ территоріи, которые находились непосредственно подъ техническими сооруженіями дороги и рельсовымъ путемъ, всѣ же остальныя арендованныя Правленіемъ Общества обширныя земли должны были оставаться въ вѣдѣніи китайскихъ властей; при этомъ въ видѣ аргумента съ китайской стороны указывалось также, что передача административныхъ правъ частному Обществу представлялась юридически невозможной, противорѣчила бы суверенитету Китая, и т. д.

Имѣлись даже указанія, что въ китайскомъ текстѣ договора, поднесенномъ своевременно на одобреніе богдыхана, разсматриваемая статья была редактирована съ нѣкоторымъ отступленіемъ отъ французскаго подлинника, именно тамъ говорилось лишь, что «всѣ дѣла, возникающія на земляхъ желѣзной дороги, проходятъ черезъ О-во К. В. ж. д.»; юридически это, впрочемъ, не мѣняло положенія, такъ какъ обязательнымъ по общему правилу долженъ былъ считаться французскій текстъ, на буквальномъ пониманіи котораго настаивала русская сторона.

Какъ явствуетъ изъ изложеннаго, споръ возгорѣлся около словъ, и приходится очень пожалѣть, что своевременно стороны не пришли къ какому либо прямому и открытому соглашенію. Этимъ русское населеніе полосы было бы избавлено отъ многихъ тяжелыхъ переживаній послѣдняго времени, когда спорный вопросъ этотъ получилъ свое форсированное разрѣшеніе въ порядкѣ одностороннихъ, болѣзненныхъ для русскаго населенія мѣропріятій Китайскаго Правительства (1920-й и послѣдующіе годы).

Такъ или иначе, но, когда по заключеніи Портсмутскаго мира и упраздненіи военнаго управленія тыла Маньчжурскихъ армій особенно остро встала необходимость выработки для полосы отчужденія нормальнаго гражданскаго управленія, то въ основу его, согласно упомянутаго выше § 6 договора, положенъ былъ неоспаривавшійся до того времени принципъ администрированія полосы отчужденія органами О-ва Кит. Вост. жел. дор.

Съ другой стороны, въ виду общегосударственнаго значенія этой дороги, какъ части Великаго Сибирскаго пути, и присвоенія, въ связи съ этимъ, капиталамъ О-ва русской правительственной гарантіи, было необходимо подчинить дѣятельность О-ва надзору и руководству русской государственной власти. При обсужденіи вопроса о томъ, какому именно органу долженъ принадлежать означенный надзоръ, было принято прежде всего во вниманіе, что, во избѣжаніе протеста со стороны Китая и претензій другихъ иностранныхъ державъ, такое подчиненіе должно быть проведено съ особою осторожностью, дабы, по возможности, не нарушить обусловленнаго концессіей частнаго характера предпріятія. Примѣненіе къ Кит. Вост. жел. дор. того порядка, который былъ установленъ для русскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, было невозможно, такъ какъ это приравнивало бы Кит. Вост. ж. д., пролегающую по китайской территоріи, къ дорогамъ русской сѣти, на что Пекинское Правительство не согласилось бы. Подчиненіе Общества высшему надзору Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, на попеченіе котораго возложено покровительство русскихъ интересовъ въ чужихъ краяхъ, оказывалось также неудобнымъ, какъ въ виду того, что названное Министерство является въ глазахъ Китая и прочихъ иностранныхъ державъ представителемъ, главнымъ образомъ, политическихъ, а не финансовыхъ интересовъ, такъ и потому, что вѣдомство это не обладаетъ необходимыми для такого надзора средствами. Поэтому и въ зависимости отъ выяснившихся при переговорахъ взглядовъ Китайскаго Правительства было признано возможнымъ поставить Общество Кит. Вост. жел. дор. въ вѣдѣніе Министра Финансовъ, къ обязанности котораго по закону относится, какъ завѣдываніе русскою государственною казною, обезпечивающею предпріятіе

своею гарантіею, такъ и попеченіе о внѣшней торговлѣ Россіи, интересамъ которой, между прочимъ, должна служить дорога. Такой порядокъ тѣмъ менѣе могъ вызвать возраженіе со стороны Китая и другихъ иностранныхъ державъ, что онъ являлся прямымъ слѣдствіемъ той подчиненности, въ которой стоялъ къ Министру Финансовъ учредитель Общества—Русско-Китайскій банкъ.

Съ самаго зарожденія Общества Кит. Вост. жел. дор. были приложены всѣ старанія къ тому, чтобы поставить предпріятіе это въ такія условія, которыя наиболѣе обезпечивали бы устраненіе поводовъ къ какимъ-либо осложненіямъ съ Китаемъ и другими иностранными державами, имѣющими интересы на Дальнемъ Востокѣ. Точное соблюденіе въ этихъ видахъ основного начала концессіи, по которому Общество является частнымъ предпріятіемъ, было положено въ основаніе всей его дѣятельности и составляло постоянную заботу, какъ Министра Финансовъ, такъ и Правленія Общества. Къ неотступному проведенію этого принципа, помимо указанныхъ политическихъ соображеній, побуждала самая выгодность формы, въ которую облечено было по договору предпріятіе Кит. Вост. жел. дор. Благодаря приданному Обществу характеру частной акціонерной компаніи, ему были предоставлены такія преимущества, какія Россіи не удалось бы получить прямымъ путемъ, не вызвавъ протеста иностранныхъ державъ.

Въ этихъ видахъ руководители Кит. Вост. жел. дор. всегда сознавали необходимость всячески избѣгать какого-либо нарушенія не только основныхъ договорныхъ актовъ съ Китаемъ, но и отдѣльныхъ ихъ частей, дабы не дать повода къ оспариванію прочихъ частей его и, такимъ образомъ, не утратить юридическаго и нравственнаго права, какъ передъ самимъ Китаемъ, такъ и передъ другими державами, на сохраненіе полученныхъ преимуществъ.

Помимо строгаго отношенія къ договорнымъ обязательствамъ передъ Китаемъ, въ основаніе дѣятельности Общества было положено сознаніе, что непремѣннымъ условіемъ возможности осуществленія преслѣдуемыхъ имъ задачъ въ чужой странѣ является поддержаніе и укрѣпленіе дружественныхъ отношеній, какъ съ китайскими мѣстными и центральными властями, такъ и съ населеніемъ, въ противномъ случаѣ, при громадномъ протяженіи Кит. Вост. Восточной желѣзной дороги, уже одна охрана дороги поглощала бы чрезмѣрныя суммы.

На упомянутомъ выше Петербургскомъ Совѣщаніи прежде всего былъ поставленъ на обсужденіе вопросъ о томъ, отъ чьего имени можетъ быть организовано управленіе территоріей дороги, т.-е. кто является субъектомъ права въ данномъ случаѣ. При этомъ Совѣщаніемъ было принято во вниманіе, что

верховныя права на означенной территоріи принадлежатъ Китайскому Правительству, которое лишь на основаніи договора, заключеннаго имъ 27 августа 1896 года съ Русско-Китайскимъ банкомъ на постройку и эксплоатацію Китайской Восточной желѣзной дороги, уступило эту территорію въ пользованіе Обществу названной дороги съ предоставленіемъ ему, въ силу § 6 договора, исключительнаго права управленія землями, находящимися въ вѣдѣніи Общества. Это право подтверждено и § 8 Устава Общества, по которому охраненіе порядка и благочинія на отведенной подъ желѣзную дорогу и ея принадлежности землѣ возлагается на агентовъ, назначаемыхъ Обществомъ, при чемъ Обществу предоставляется самому выработать и установить на дорогѣ правила полицейскаго надзора. Такимъ образомъ, территорія дороги на срокъ дѣйствія желѣзнодорожнаго договора была передана не Русскому Правительству, а частному Обществу, находящемуся въ извѣстныхъ отношеніяхъ, какъ къ Китаю, являющемуся сувереномъ помянутой территоріи, такъ и къ Россіи, по законамъ которой оно образовано и подданные которой въ предѣлахъ Китая пользуются правомъ экстерриторіальности, подчиняясь дѣйствію русскихъ законовъ. Въ виду этого и принимая во вниманіе сдѣланное Россіей въ Портсмутскомъ договорѣ заявленіе объ отсутствіи у нея въ Маньчжуріи какихъ-либо земельныхъ преимуществъ, или исключительныхъ концессій, могущихъ затронуть верховныя права Китая, съ строго юридической точки зрѣнія Русское Пправительство не имѣло непосредственнаго права на установленіе въ полосѣ отчужденія нормъ гражданскаго управленія. Конечно, въ случаѣ введенія означенныхъ нормъ проживающіе на территоріи дороги русско-подданные безусловно подчинялись бы велѣніямъ отечественной верховной власти, но, не говоря о томъ, что таковое введеніе было бы нарушеніемъ нашихъ международныхъ обязательствъ, нормы эти не имѣли бы никакой обязательной силы ни для туземцевъ, суверенитетъ надъ которыми сохранялся за Китайскимъ Правительствомъ, ни для иностранцевъ, которые въ Срединной Имперіи, какъ въ странѣ капитуляцій, подчиняются законодательству и юрисдикціи своихъ государствъ. Съ другой стороны, и Китайское Правительство не могло съ точки зрѣнія Совѣщанія явиться субъектомъ права въ данномъ случаѣ, такъ какъ, во-1-хъ, сохраняя за собою верховныя права въ полосѣ отчужденія подъ дорогу, оно передало право управленія ею въ административно-хозяйственномъ отношеніи Обществу, и, во-2-хъ, проживающіе на территоріи дороги русскіе и иностранцы не были подвѣдомственны, какъ упомянуто выше, дѣйствію китайской законодательной власти, Равнымъ образомъ, со строго юридической точки зрѣнія, подлежали также сомнѣнію и правомочія Общества на гражданское управленіе территоріей дороги, такъ какъ желѣзнодорожнымъ договоромъ Китайское Правительство могло

дать Обществу права въ семъ отношеніи лишь постольку, поскольку онѣ принадлежатъ ему самому, т.-е. лишь относительно своихъ подданныхъ. Независимо отъ этого, подлежитъ вообще оспариванію вопросъ о возможности предоставленія функцій публичной власти юридическому лицу частнаго права, учрежденному для эксплоатаціи промышленнаго предпріятія.

При такомъ положеніи дѣла, если исходить изъ строго юридическихъ основаній, то ни Русское, ни Китайское Правительства, ни Общество сами по себѣ не могли бы явиться субъектомъ права въ дѣлѣ организаціи гражданскаго управленія на земляхъ Общества. Между тѣмъ, сама жизнь и интересы дѣла настоятельно требовали правильной постановки такого управленія. Поэтому необходимо было найти практическій выходъ изъ создавшагося сложнаго положенія.

По этому поводу въ Совѣщаніи было высказано, что задачи гражданскаго управленія на территоріи дороги являются не политическими, а исключительно культурными, сводясь преимущественно къ обезпеченію благоустройства, полицейской безопасности и т. п.

Въ историческомъ развитіи проявленія власти на земляхъ Общества наиболѣе правомочнымъ учрежденіемъ являлось до сихъ поръ само Общество Кит. Вост. жел. дороги, которое съ момента открытія своей дѣятельности на мѣстѣ стало осуществлять административно-полицейскія функціи прежде всего въ отношеніи своихъ служащихъ. Засимъ, когда съ развитіемъ работъ на территорій дороги стали появляться лица, такъ или иначе причастныя къ постройкѣ дороги, а также разные предприниматели и торговцы, желавшіе обосноваться тамъ, то власть Общества по гражданскому управленію распространилась и на эти категоріи населенія полосы отчужденія. Такой порядокъ административнаго воздѣйствія Общества, какъ неизбѣжный, не встрѣчалъ за все время его существованія протестовъ ни со стороны жителей территоріи дороги, къ которымъ онъ примѣнялся, ни со стороны китайскихъ властей и Правительства, относившихся до сихъ поръ къ дѣятельности Общества въ этомъ отношеніи съ полнымъ довѣріемъ. Такимъ образомъ, историческимъ путемъ, какъ среди новоселовъ, такъ и китайцевъ, сложился взглядъ на Общество, какъ на источникъ права въ отношеніи гражданскаго управленія на этой территоріи.

Поэтому единственнымъ практическимъ выходомъ въ данномъ случаѣ было бы, по мнѣнію Совѣщанія, дальнѣйшее осуществленіе этого управленія отъ имени Общества, какъ субъекта права, тѣмъ болѣе, что для этого имѣлось и извѣстное юридическое обоснованіе, какъ въ распространительномъ

толкованіи вышеупомянутыхъ § 6 желѣзнодорожнаго договора и § 8 Устава Общества, такъ и въ принимаемыхъ на себя лицами, арендующими землю на территоріи дороги, обязательствахъ подчиняться всѣмъ полицейскимъ, строительнымъ, санитарнымъ, торговымъ и другимъ правиламъ, издаваемымъ Управленіемъ дороги *).

Таковы были главнѣйшие мотивы, положенные Совѣщаніемъ въ основу организаціи гражданскаго Управленія полосы отчужденія.

Практически это Управленіе существовало до 1917 года на нижеслѣдующихъ основаніяхъ.

Высшая административная власть принадлежала Управляющему дорогою, права и обязанности котораго были точно опредѣлены и покоились на особомъ Высочайше утвержденномъ 31-го іюня 1908 года Положеніи. Согласно § 23 этого Положенія «ближайшій и отвѣтственный надзоръ по всѣмъ отраслямъ Управленія Гражданской Частью принадлежитъ Помощнику Управляющаго по названной части. Означенный Помощникъ заступаетъ также мѣсто Управляющаго во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда предусмотрѣно участіе послѣдняго, а, между тѣмъ, онъ почему-либо лишенъ возможности лично осуществить это участіе».

Значеніе упомянутаго выше Положенія о Гражданскомъ Управленіи весьма полно охарактеризовано въ журналѣ особаго по этому вопросу Совѣщанія въ Петербургѣ отъ 27 іюня и 19 іюля 1906 года, гдѣ, между прочимъ, говорится: «для обезпеченія русскихъ интересовъ и развитія русскаго дѣла въ Маньчжуріи при измѣнившемся послѣ заключенія Портсмутскаго договора положеніи нашемъ въ названной области и предстоящей намъ серьезной конкуренціи съ иностранцами за экономическое вліяніе на Дальнемъ Востокѣ представляется, между прочимъ, крайне важнымъ скорѣйшее заселеніе территоріи К. В. ж. д. и возможно широкое развитіе въ ея районѣ торгово-промышленной дѣятельности. Но разсчитывать на это возможно въ томъ лишь случаѣ, если гражданское управленіе и вообще гражданская жизнь на означенной территоріи будутъ организованы на правильныхъ и прочныхъ основаніяхъ. Поэтому вопросъ о постановкѣ этого дѣла имѣетъ весьма серьезное значеніе. Министерствомъ Финансовъ были намѣчены слѣдующія основанія организаціи Гражданскаго Управленія на территоріи дороги:

*) Такія же обязательства въ отношеніи правилъ, издаваемыхъ Управленіемъ дороги, или муниципальными органами, предполагалось вносить въ арендные договоры и на будущее время, съ тѣмъ, чтобы подписки иностранцевъ по этому предмету были засвидѣтельствованы ихъ консулами для обезпеченія содѣйствія сихъ послѣднихъ въ случаѣ необходимости привлечь арендаторовъ къ отвѣтственности за нару[illegible]ъ обязательствъ.

1. «Гражданское Управленіе вводится и осуществляется Обществомъ Кит. Вост. жел. дор. отъ своего имени съ соблюденіемъ условій желѣзнодорожной концессіи и международныхъ договоровъ.

2. Русское правительство осуществляетъ надзоръ за этимъ дѣломъ черезъ посредство Министерства Финансовъ на точномъ основаніи Устава Общества.

3. О-во К. В. ж. д. организуетъ Гражданское Управленіе въ видѣ особаго отдѣла Управленія желѣзной дорогою.

4. Руководство Гражданскимъ Управленіемъ по административной и полицейской частямъ предоставляется Управляющему дорогою и его Помощнику по Гражданской Части, на котораго возлагается непосредственное завѣдываніе помянутымъ отдѣломъ.

5. Управляющій желѣзною дорогою и его Помощникъ по Гражданской Части назначаются Правленіемъ Общества съ утвержденіемъ Министромъ Финансовъ.

6. Всѣ расходы по содержанію Гражданскаго Управленія относятся на счетъ Общества и производятся на основаніи смѣтъ и штатовъ, утвержденныхъ въ общемъ для всѣхъ расходовъ О-ва порядкѣ, т.-е. Министромъ Финансовъ по журналамъ Правленія.

Далѣе въ мотивахъ этого протокола рѣзко проводится мысль, что задачи Гражданскаго Управленія на территоріи дороги являются не политическими, а исключительно культурными, сводясь преимущественно къ обезпеченію благоустройства, полицейской безопасности и т. п.; что, такимъ образомъ, задачи Гражданскаго Управленія на территоріи дороги значительно отличаются отъ задачъ гражданскихъ властей въ предѣлахъ Россіи, ибо въ то время, какъ въ предѣлахъ Имперіи задачи означенныхъ властей сводятся главнымъ образомъ къ административно-полицейскимъ функціямъ, Гражданское Управленіе на территоріи дороги является вспомогательнымъ органомъ желѣзнодорожнаго управленія, долженствующимъ способствовать этому послѣднему въ достиженіи вышеупомянутыхъ нашихъ задачъ въ Маньчжуріи.

Въ силу такого характера дѣятельности Гражданскаго Управленія въ сферу его компетенціи должны войти, съ одной стороны, крупныя операціи хозяйственнаго характера, напримѣръ, громадное дѣло эксплоатаціи земель Общества, а съ другой—всѣ сношенія съ китайскими властями по дѣламъ Общества. На успѣшное достиженіе этихъ задачъ возможно разсчитывать въ томъ только случаѣ, если Гражданское Управленіе будетъ тѣсно слито со всѣмъ предпріятіемъ Общества, составитъ одно цѣлое съ нимъ и вполнѣ проникнется сознаніемъ общности цѣлей и стремленій. Если же Гражданское

Управленіе будетъ выдѣлено въ самостоятельный отъ желѣзной дороги органъ и, слѣдовательно, уничтожится столь важная внутренняя связь между ними и взаимная ихъ зависимость, то исчезнетъ та гармоничная, дружная работа подъ общимъ руководствомъ Управляющаго, которая должна явиться залогомъ успѣха нашего въ Маньчжуріи. При раздѣленіи этихъ задачъ, наоборотъ, могутъ возникнуть столь обычныя для русскаго административнаго персонала междувѣдомственныя тренія.

Примѣнительно къ изложеннымъ выше мотивамъ къ компетенціи Помощника Управляющаго по Гражданской Части отнесены были, согласно утвержденному Министромъ Финансовъ 10-го марта 1907 года журналу Правленія за № 3050, части собственно Гражданская, Полицейская, Врачебно и Ветеринарно-Санитарная и Отдѣлы Земельный (эксплоатація земель), Сношеній съ китайскими властями, Учебный съ Метеорологической Частью и Редакціи газетъ, издаваемыхъ Управленіемъ дороги. Въ дальнѣйшемъ мы остановимся болѣе или менѣе подробно на дѣятельности всѣхъ этихъ органовъ.

Что же касается административныхъ правъ Управляющаго дорогою, то они сводились, главнымъ образомъ, къ надзору за всѣми упомянутыми выше органами и солидаризированію ихъ дѣятельности.

Самостоятельныя права Управляющаго дорогою опредѣлены въ упомянутомъ выше Положеніи, Высочайше утвержденномъ 31-го іюля 1907 г., при чемъ, согласно §§ 10—12 этого Положенія, Управляющій могъ издавать въ предѣлахъ полосы отчужденія общія обязательныя постановленія въ цѣляхъ правильнаго и успѣшнаго исполненія, сообразно съ мѣстными условіями, узаконеній объ общественномъ благочиніи, порядкѣ и безопасности. Постановленія эти могли относиться къ цѣлому ряду опредѣленныхъ и однородныхъ случаевъ, или быть предназначаемы для предупрежденія или пресѣченія того или другого вида нарушенія законовъ, обезпечивающихъ общественный порядокъ, но ни въ какомъ случаѣ не должны были противорѣчить дѣйствующимъ русскимъ законамъ и карательнымъ постановленіямъ Улож. о Нак. и Устава о Нак., нал. Мировыми Судьями, а также распоряженіямъ высшихъ правительственныхъ лицъ и учрежденій.

Исполненіе этихъ постановленій было обязательно для всѣхъ русскихъ подданныхъ, проживающихъ въ полосѣ отчужденія. На виновныхъ въ неисполненіи налагались властью Управляющаго взысканія, не превышающія трехмѣсячнаго ареста, или денежнаго штрафа до 500 рублей *).

*) Въ отношеніи же китайцевъ и иностранцевъ о случаяхъ нарушенія этихъ постановленій сообщалось по принадлежности китайскимъ властямъ, или консуламъ.

Отмѣтимъ попутно, что цитируемое здѣсь Положеніе объ административныхъ правахъ и обязанностяхъ Управляющаго К. В. ж. д. и Управленія Гражданскою Частью сей дороги было Высочайше утверждено 31-го іюля 1907 года со скрѣпой Предсѣдателя Совѣта Министровъ Столыпина, обращено въ жизнь помимо участія Государственной Думы и не было, вопреки своему законодательному характеру, опубликовано въ «Собраніи Узаконеній и Распоряженій Правительства».

Такъ или иначе, Положеніе это примѣнялось довольно интенсивно, издавались обязательныя постановленія по разнаго рода вопросамъ мѣстнаго быта, при чемъ нерѣдко постановленія эти приводили русское населеніе въ положеніе невыгодное сравнительно съ иностранцами, къ которымъ эти постановленія, по крайней мѣрѣ, столь широко, какъ къ русскимъ, примѣняться не могли. Всего за періодъ времени отъ 1908 г. до 1918 года Управляющимъ дорогою было издано до 60-ти обязательныхъ постановленій, при чемъ часть ихъ пришлась уже на революціонное время (1918 г.). Эти послѣднія постановленія выгодно отличались отъ предыдущихъ тѣмъ, что вмѣсто самостоятельной карательной санкціи имѣли лишь ссылку на ст. 23 мирового Устава. Относились они большею частью къ маловажнымъ вопросамъ мѣстнаго быта вплоть до такихъ, какъ сборъ за причалы, оплата домовыхъ книгъ и т. под.

Помимо описанныхъ единоличныхъ органовъ административнаго управленія въ полосѣ отчужденія при Управляющемъ дорогой имѣлись и органы коллегіальные. Такъ, въ 1910 году былъ учрежденъ Особый Совѣтъ при Управляющемъ дорогой, имѣвшій своимъ общимъ назначеніемъ обезпеченіе надлежащаго единства въ дѣйствіяхъ русскихъ властей на территоріи К. В. ж. д. (Въ это время наряду съ органами дороги въ полосѣ отчужденія дѣйствовали уже и русскія консульскія учрежденія).

Въ составъ особаго Совѣта, собиравшагося подъ предсѣдательствомъ Управляющаго дорогой, входили его Помощникъ по Гражданской Части, Россійскій Императорскій Генеральный Консулъ въ Харбинѣ, а также Предсѣдатель и Прокуроръ Пограничнаго Окружнаго Суда. Въ кругъ вѣдѣнія Особаго Совѣта входили вопросы: 1) возбуждаемые иностранными консулами и затрагивающіе интересы Общества К. В. ж. д., 2) такого же рода дѣла, возникающія въ нашихъ консульствахъ, а также претензіи и жалобы иностранныхъ подданныхъ на распоряженія Управленія и агентовъ дороги; 3) вопросы, касающіеся разграниченія подсудности, а равно опредѣленія полномочій административныхъ и консульскихъ властей въ отношеніи китайцевъ и иностранцевъ въ полосѣ отчужденія; 4) дѣла о долгосрочныхъ концессіяхъ, пріобрѣтаемыхъ русскими

подданными отъ китайскихъ властей, 5) вопросы о выселеніи изъ предѣловъ полосы отчужденія лицъ, вредныхъ для общественнаго спокойствія, а также и 6) нѣкоторыя другія, возникающія въ названной мѣстности административныя дѣла.

Въ такомъ видѣ проэктъ Особаго Совѣта получилъ Высочайшее утвержденіе 21 ноября 1909 года, при чемъ въ самомъ всеподданнѣйшемъ докладѣ по этому вопросу была отмѣчена желательность: «настоящее положеніе въ Собраніи Узаконеній и Распоряженій не опубликовывать».

Въ дальнѣйшемъ на Особый Совѣтъ были возложены также обязанности Присутствія по дѣламъ объ обществахъ и союзахъ, примѣнительно къ правиламъ Указа Правительствующему Сенату отъ4 марта 1906 года, при чемъ составъ Совѣта былъ пополненъ съ одной стороны представителемъ мѣстной общественности въ лицѣ предсѣдателя Харбинскаго Городского Совѣта, а съ другой стороны Начальникомъ желѣзнодорожнаго Полицейскаго Управленія для участія въ обсужденіи Особымъ Совѣтомъ вопросовъ, затрогивающихъ компетенцію Министерства Внутреннихъ Дѣлъ (отвѣтное письмо Товарища Предсѣдателя Правленія Общества К. В. ж. д. на имя Д. Л. Хорвата отъ 4-го января 1909 года за № 3).

Въ общемъ этотъ Особый Совѣтъ получилъ до извѣстной степени функціи Губернскаго или Областного Правленія, да и вообще, если искать аналогій, то положеніе и права Управляющаго дорогой весьма близко подходили въ смыслѣ административномъ къ положенію и правамъ Губернатора, а его Помощника по Гражданской Части—Вице-Губернатора. Но это только аналогія, такъ какъ весьма многіе административные вопросы, вполнѣ предусматривавшіеся нашимъ законодательствомъ о губерніяхъ и областяхъ, до самаго послѣдняго времени не нашли, да, пожалуй, и не могли найти удовлетворительнаго разрѣшенія въ порядкѣ управленія полосой отчужденія, напримѣръ, вопросы о гербовомъ сборѣ, о земскихъ повинностяхъ, объ акцизномъ сборѣ, вопросы опекунскіе, объ умалишенныхъ, о цензурѣ и т. д., и т. д.

Послѣ переворота 1917 года Особый Совѣтъ больше не созывался; его функціи раздѣлились между Пограничнымъ Окружнымъ Судомъ (регистрація обществъ и союзовъ) и Совѣтомъ Управленія дороги (см. ниже).

Независимо отъ Особаго, Совѣта при Управляющемъ дорогой въ полосѣ отчужденія еще съ конца 1905 года существовалъ такъ-называемый Особый Комитетъ и подчиненные ему мѣстные Комитеты на линіи, имѣвшіе своимъ общимъ назначеніемъ охраненіе въ предѣлахъ полосы отчужденія внѣшняго порядка, непрерывности и правильности дѣйствія дороги и всѣхъ желѣзнодо-

рожныхъ устройствъ, а также наблюденіе за должнымъ исполненіемъ всѣми служащими лежащихъ на нихъ обязанностей, при чемъ руководство технической, хозяйственной и административной сторонами эксплоатаціи дороги было оставлено въ вѣдѣніи и на полной отвѣтственности Управляющаго дорогой.

Для исполненія этихъ задачъ Особому Комитету были предоставлены, между прочимъ, слѣдующія права:

1) Издавать обязательныя постановленія по предметамъ предупрежденія нарушеній общественнаго порядка и безопасности въ полосѣ отчужденія подъ желѣзную дорогу, а равно по предметамъ желѣзнодорожной службы и въ развитіе полицейскихъ желѣзнодорожныхъ правилъ, изложенныхъ въ раздѣлѣ III Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ Св. Зак. т. XII ч. 1).

2) Устанавливать за нарушеніе таковыхъ обязательныхъ постановленій взысканія, не превышающія трехмѣсячнаго ареста, или денежнаго штрафа до пятисотъ рублей.

3) Воспрещать въ полосѣ отчужденія всякія собранія.

4) Дѣлать распоряженія о закрытіи въ полосѣ отчужденія всякихъ торговыхъ и промышленныхъ заведеній на извѣстный срокъ, или на все время дѣйствія чрезвычайныхъ мѣръ охраны.

5) Пріостанавливать продажу въ полосѣ отчужденія различнаго рода произведеній печати и тисненія.

6) Увольнять отъ службы желѣзнодорожныхъ служащихъ, не исключая и состоящихъ на государственной службѣ.

7) Воспрещать пребываніе въ полосѣ отчужденія отдѣльнымъ лицамъ, какъ частнымъ, такъ и должностнымъ.

8) Выселять отдѣльныхъ лицъ изъ полосы отчужденія.

9) Обращаться за содѣйствіемъ войскъ, пользуясь въ этомъ отношеніи правами, предоставленными губернаторамъ, согласно п. 5 прилож. къ ст. 316 Св. Зак. т. II (общее Учрежд. Губ.)

10) Организовать охранные поѣзда для передвиженія воинскихъ отрядовъ для подавленія безпорядковъ.

11) Учреждать изъ служащихъ дороги воинскую охрану.

Мѣстные Комитеты (на станціяхъ Маньчжурія, Чжаланьтунь и Ханьдаохэцзы) имѣли своимъ назначеніемъ тѣ же задачи, но въ предѣлахъ своего района, и должны были во всемъ координировать свою дѣятельность съ Комитетомъ при Управленіи, за исключеніемъ лишь случаевъ перерыва сообщенія, когда имъ предоставлялось дѣйствовать самостоятельно.

Въ составъ Особого Комитета входили: Управляющій дорогой, его Помощникъ по Гражданской Части, Начальникъ Желѣзнодорожнаго Полицейскаго Управленія, Начальникъ Заамурскаго Округа и шт.-офицеръ при Начальникѣ Заамурской желѣзнодорожной бригады (Зав передвиж. войскъ).

Въ мѣстные комитеты на линіи входили: Начальникъ Отдѣленія одной изъ службъ (предсѣдатель), Начальникъ Отдѣленія Желѣзнодорожнаго Полицейскаго Управленія и Комендантъ станціи.

Этотъ Особый Комитетъ со времени переворота 1917 г., подобно Особому Совѣту, автоматически прекратилъ свое существованіе, ни разу не созывался, а всѣ изданные имъ акты и обязательныя постановленія сами собою отпали.

Нечего и говорить, что самое учрежденіе, какъ Особаго Совѣта, такъ и Особаго Комитета являлось само по себѣ нѣкоторымъ отступленіемъ отъ установленнаго первоначально взгляда на необходимость администрированія полосы отчужденія исключительно отъ имени частнаго акціонернаго Общества К. В. ж. д. Напримѣръ, учрежденіе Особаго Комитета явилось механическимъ распространеніемъ на полосу отчужденія дѣйствія Высочайшаго Указа отъ 14 декабря 1905 года, которымъ подобные Комитеты были введены на внутреннихъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Не нужно забывать, что мѣропріятіе это относилось къ революціонному періоду 1905—1906 гг., когда въ полосѣ отчужденія дѣйствовало еще Положеніе объ Управленіи тыломъ Маньчжурскихъ армій.

Для исчерпанія перечня главнѣйшихъ административныхъ мѣропріятій примѣнявшихся въ полосѣ отчужденія, необходимо упомянуть, что съ началомъ великой европейской войны, подобно тому, какъ это было и во время японской войны, Именнымъ Высочайшимъ Указомъ отъ 16 іюня 1914 г. въ полосѣ отчужденія К. В. ж. д. было объявлено военное положеніе с присвоеніемъ впослѣдствіи, въ сентябрѣ того же года, Управляющему дорогою правъ главноначальствующаго и командующаго войсками округа по военно-судной части по дѣламъ о гражданскихъ лицахъ, направляемымъ по военной подсудности.

Это объявленіе военнаго положенія на участкѣ, арендованномъ акціонерной компаніей въ предѣлахъ иностраннаго государства и внѣ театра военныхъ дѣйствій, также совершенно не мирилось съ тѣмъ признаннымъ, какъ сказано выше, въ 1906 г. основнымъ положеніемъ, что администрированіе полосы отчужденія принадлежитъ исключительно частному Обществу Китайской Восточной желѣзной дороги.

Само собою разумѣется, что перечисленныя репрессивныя правительственныя мѣры всей своей тяжестью могли лечь лишь на пришлое русское населеніе, въ частности на русскихъ солдатъ, охранявшихъ дорогу, и ставили это населеніе въ завѣдомо стѣсненное и невыгодное положеніе въ сравненіи съ

конкурирующими иностранцами и кореннымъ населеніемъ (китайскимъ), къ которому эти исключительныя мѣры примѣняться не могли.

Но таковъ ужъ искони былъ нашъ широкій, неудержимый административный размахъ.

При этомъ невольно вспоминаются сѣтованія мѣстныхъ военныхъ слѣдователей по поводу выясненія границъ раіона, объявленнаго на военномъ положеніи, —распространяется ли оно на всю арендованную территорію, или же только на предѣлы, такъ называемой, технической ея части, занятой желѣзнодорожными сооруженіями, но тогда—какъ исчислить ея ширину.

Отъ этого способа исчисленія, всегда условнаго, зависѣла иногда жизнь подслѣдственнаго пограничника, такъ какъ многія преступленія (изнасилованіе, грабежъ и т. д.) по силѣ военнаго положенія карались съ примѣненіемъ ст. 279 Воинскаго Устава о Нак., т. е. смертной казнью.

Вопросъ этотъ Приамурскимъ Военно-Окружнымъ Судомъ рѣшенъ былъ въ томъ смыслѣ, что дѣйствію правилъ о военномъ положеніи подлежатъ лишь преступныя дѣянія, совершонныя въ предѣлахъ чисто технической части полосы отчужденія, ширина же этой части опредѣлялась довольно случайными признаками, напримѣръ, тѣмъ или инымъ количествомъ шаговъ въ обѣ стороны отъ рельсоваго пути, разстояніемъ до телеграфной линіи и т. д.

Такое толкованіе было обусловлено тѣмъ, что самое введеніе военнаго положенія вызывалось необходимостью наиболѣе тщательной охраны самого техническаго аппарата дороги и ея сооруженій.

На изложенныхъ основаніяхъ администрированіе полосы отчужденія покоилось болѣе или менѣе мирно вплоть до событій 1920 года, когда управленіе ею перешло въ руки китайскихъ властей.

Мы назвали періодъ русскаго администрированія не вполнѣ, а лишь болѣе или менѣе мирнымъ, главнымъ образомъ, потому, что за это время Правленію Общества, твердо стоявшему на принципѣ чисто коммерческаго характера предпріятія К. В. ж. д., приходилось не разъ съ большимъ трудомъ отстаивать этотъ свой взглядъ отъ посягательствъ нѣкоторыхъ русскихъ офиціальныхъ круговъ.

Дѣятельнымъ защитникомъ Общества въ этомъ отношеніи былъ первоначально С. Ю. Витте, а затѣмъ и В. Н. Коковцовъ.

Первая попытка изъять гражданское управленіе полосы изъ рукъ О-ва дороги и зафиксировать здѣсь въ завуалированномъ видѣ офиціальное правительственное вліяніе Россіи послѣдовала уже въ упомянутыхъ Совѣщаніяхъ 1906 года со стороны военнаго вѣдомства въ лицѣ командующаго войсками

Приамурскаго Военнаго Округа ген. Гродекова. Послѣдній высказывался за выдѣленіе Гражданскаго Управленія въ самостоятельный отдѣлъ съ подчиненіемъ его не Управляющему дорогою, переобремененному прямыми техническими обязанностями, а другому лицу; во избѣжаніе же двоевластія ген. Гродековъ полагалъ необходимымъ подчинить, какъ Управляющаго дорогою, такъ и завѣдывающаго Гражданской частью особому Главноуполномоченному, назначаемому по соглашенію Министровъ Военнаго и Финансовъ.

Въ виду личной авторитетности и вліятельнаго положенія ген. Гродекова Правленію Общества и поддерживавшему его Министерству Финансовъ было нелегко отстоять въ концѣ концовъ свою точку зрѣнія, что управленіе полосою отчужденія можетъ исходить лишь единственно отъ органовъ О-ва дороги безъ участія представителей русскаго правительства. Аналогичныя притязанія военнаго вѣдомства, однако, имѣли мѣсто и въ послѣдующіе годы.

Также не совсѣмъ гладко проходили отношенія съ Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, нѣкоторые представители котораго стояли на той точкѣ зрѣнія, что доминирующее значеніе въ полосѣ отчужденія должны были имѣть Россійскіе Императорскіе Консула, а не агенты частнаго предпріятія, какимъ de facto являлось Общество дороги.

Подробнѣе на этомъ вопросѣ мы останавливаемся въ главѣ, посвящаемой исторіи русскихъ консульствъ въ полосѣ отчужденія.

Далѣе, сравнительно очень недавно, уже въ августѣ 1917 года, Начальникомъ Управленія Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ былъ офиціально возбужденъ вопросъ о необходимости подчиненія К. В. ж. д. на основаніяхъ, одинаковыхъ съ прочими частными желѣзными дорогами, Министерству Путей Сообщенія.

Главнѣйшимъ мотивомъ къ возбужденію этого вопроса послужило якобы недостаточно активное сотрудничество К. В. ж. д. съ дорогами внутренней Россіи въ дѣлѣ перевозокъ, вызываемыхъ условіями военнаго времени. Въ видѣ примѣра противъ К. В. ж. д. выдвигалось обвиненіе въ томъ, что она промедлила съ выполненіемъ телеграфнаго распоряженія Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 1 іюля 1917 года о командированіи на Забайкальскую и Томскую линіи 30-ти товарныхъ паровозовъ для усиленія провозной способности этихъ линій.

Несмотря на то, что возникновеніе этого вопроса основывалось на явномъ недоразумѣніи и, во всякомъ случаѣ, на недостаточномъ знакомствѣ съ особенностями политическаго положенія К. В. ж. д., въ Правленіи Общества онъ вызвалъ живѣйшую тревогу за судьбу и интересы дѣла, которое съ такимъ трудомъ удалось выростить русскими руками въ Сѣверной Маньчжуріи.

По этому поводу Правленіе черезъ своего Т-ща Пр-ля А. Н. Венцеля вошло къ Министру Финансовъ съ обширнымъ докладомъ, представляющимъ исчерпывающія разъясненія правового положенія К. В. ж. д. Въ виду несомнѣннаго интереса этого доклада и тѣсной связи его съ предметомъ настоящаго изложенія приводимъ ниже нѣкоторыя наиболѣе характерныя его части.

«Составляя звено единаго Великаго Сибирскаго Пути, Китайская Восточная желѣзная дорога всегда согласовала свою дѣятельность съ Министерствомъ Путей Сообщенія и шла навстрѣчу его интересамъ и пожеланіямъ, какъ въ сферѣ организаціи транспорта, такъ и технической эксплоатаціи, насколько это позволяли исключительныя условія. Четырнадцатилѣтній опытъ сотрудничества Китайской Восточной желѣзной дороги съ дорогами россійской сѣти служитъ достаточнымъ тому доказательствомъ, причемъ существующая система завѣдыванія названной дорогой сколько нибудь серьезныхъ треній съ Министерствомъ Путей Сообщенія и неудобствъ для него не вызывала.

Если же въ самое послѣднее время на этой почвѣ возникли недоразумѣнія, то причинами таковыхъ, какъ и данномъ случаѣ, являлись, главнымъ образомъ, затруднительность для Управленія Желѣзныхъ Дорогъ быть всегда точно освѣдомленнымъ безъ надлежащаго сношенія съ Правленіемъ Общества о положеніи дѣла на линіи Китайской Восточной желѣзной дороги, а также непринятіе во вниманіе исключительныхъ условій ея дѣятельности въ предѣлахъ чужого государства.

Въ качествѣ основного довода въ пользу подчиненія Китайской Восточной желѣзной дороги Министерству Путей Сообщенія указывается на необходимость для названнаго Министерства въ переживаемое время неустанно слѣдить за регулировкою перевозокъ и наиболѣе раціональнымъ распредѣленіемъ наличныхъ перевозочныхъ средствъ между дорогами, считаясь съ періодически мѣняющеюся нормировкою вывоза изъ Владивостока, Срѣтенска, Харбина и Маньчжуріи, соотвѣтственно размѣрамъ потребности въ наличіи паровозовъ на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ. По сему поводу необходимо замѣтить, что работа помянутой дороги не можетъ быть поставлена въ исключительную зависимость отъ указанной нормировки. Китайская Восточная желѣзная дорога, пролегая въ предѣлахъ Китая и будучи эксплоатируема на основаніи особаго договора съ Китайскимъ Правительствомъ, несетъ на себѣ обязательства по обслуживанію нуждъ мѣстнаго китайскаго населенія. Вмѣстѣ съ тѣмъ, осуществляя лежащее на дорогѣ попеченіе о нуждахъ нашего населенія въ Маньчжуріи и содержа на линіи значительныя военныя части для охраны дороги (Заамурскій Округъ) и ея эксплоатаціи (Желѣзнодорожная Бригада), дорога обязана обезпечивать ихъ продовольствіемъ, разнаго рода снабженіемъ и всѣмъ необходимымъ. Для характеристики размѣровъ потребныхъ въ связи съ этимъ для дороги хозяйственныхъ перевозокъ достаточно указать, что ей приходится, напримѣръ, развозить дрова для отопленія 130,000 кв. саж. жилыхъ помѣщеній желѣзнодорожныхъ служащихъ и 82.000 кв. саж. помѣщеній побочныхъ предпріятій, а также предоставленныхъ войскамъ, судебному вѣдомству и другимъ подобнымъ учрежденіямъ, а всего 212.000 кв. саж., что составляетъ 131 кв. саж. на версту главнаго пути,

и, такимъ образомъ, въ отношеніи хозяйственныхъ перевозокъ Китайскую Восточную желѣзную дорогу нельзя сравнивать ни съ одной дорогой русской сѣти. Эти обязательныя для дороги перевозки въ мѣстномъ сообщеніи должны быть постоянно учитываемы при обсужденіи вопросовъ, касающихся распоряженія подвижнымъ составомъ Китайской Восточной желѣзной дороги, что, какъ показалъ опытъ бывшихъ въ минувшемъ году недоразумѣній, легко упускается изъ виду центральными органами вѣдомства Путей Сообщенія, какъ совершенно не заинтересованнаго въ дѣлѣ перевозокъ Китайской Восточной желѣзной дороги во внутреннемъ сообщеніи; результатомъ такого игнорированія условій дѣятельности Китайской Восточной желѣзной дороги было изъятіе въ минувшемъ году отъ помянутой дороги на русскую желѣзнодорожную сѣть такого количества товарныхъ вагоновъ, что въ извѣстный моментъ все движеніе на наванной дорогѣ, какъ мѣстное, такъ и транзитное, оказалось дезорганизованнымъ, вслѣдствіе чего создалось положеніе, угрожавшее голодомъ для сосѣдняго русскаго края, политическими осложненіями въ Маньчжуріи и прекращеніемъ вывоза военныхъ грузовъ изъ Владивостока.

По существу настоящаго вопроса имѣю честь доложить нижеслѣдующее:

Во время переговоровъ, которые велись въ 1896 году съ Китаемъ относительно проведенія желѣзнодорожной линіи черезъ Маньчжурію, были приняты всѣ мѣры къ тому, чтобы побудить Китайское Правительство выдать концессію на постройку и эксплоатацію означенной линіи непосредственно Русскому Правительству. Однако Китайское Правительство отклонило всѣ сдѣланныя въ этомъ направленіи предложенія и согласилось лишь на дарованіе помянутой концессіи Русско-Китайскому Банку, который и явился учредителемъ Общества Китайской Восточной желѣзной дороги.

Приданная Обществу форма частнаго учрежденія обезпечила намъ весьма серьезныя выгоды, какія Россіи не удалось бы получить прямымъ путемъ, не вызвавъ протеста иностранныхъ державъ, причемъ важное значеніе этого обстоятельства особенно рельефно выяснилось съ измѣненіемъ послѣ русско-японской войны политическаго положенія нашего въ Маньчжуріи. По Портсмутскому договору Россіи пришлось отказаться отъ всякихъ преимуществъ и преференціальныхъ правъ въ Маньчжуріи, могущихъ затронуть верховныя права Китая и несовмѣстимыхъ съ принципомъ равноправности, и лишь права и привилегіи, предоставленныя Китаемъ Обществу, признаны непротиворѣчащими этому принципу и потому оставлены по мирному договору въ полной силѣ. Ими, главнымъ образомъ, и исчерпываются нынѣ всѣ права, на коихъ мы можемъ основываться въ отношеніи Сѣверной Маньчжуріи. При такомъ положеніи дѣла основной задачей нашей политики въ Маньчжуріи до сего времени признавалось всемѣрное огражденіе концессіонныхъ правъ Общества и заключенныхъ имъ въ развитіе сихъ правъ соглашеній съ китайскими властями отъ всякихъ посягательствъ и, какъ необходимое для сего условіе, строгое и неуклонное соблюденіе съ нашей стороны соотвѣтствующихъ актовъ и особенно основного начала ихъ, а именно: присвоеннаго Обществу характера частной компаніи съ сохраненіемъ на территоріи дороги суверенной власти Китайскаго Правительства, ненарушимость коего подтверждена заключеннымъ нами въ 1909 году съ Китаемъ осо-

бымъ «Пекинскимъ Соглашеніемъ» по дѣлу организаціи муниципалитетовъ въ находящихся въ полосѣ отчужденія дороги поселкахъ.

Общество Китайской Восточной желѣзной дороги нельзя разсматривать только какъ перевозочное предпріятіе, такъ какъ дѣятельность его далеко выходитъ за предѣлы эксплоатаціи желѣзнодорожнаго пути. Въ кругъ вѣдѣнія его входитъ административное устройство всей громадной полосы отчужденія (оксло 100 тысячъ десятинъ), разсчитанной не только на потребности дороги и ея предпріятій, но и на колонизаціонныя нужды. Къ теченіе 20-лѣтняго періода, истекшаго съ начала постройки Китайской Восточной желѣзной дороги, на этой территоріи образовался цѣлый рядъ русскихъ поселеній, среди которыхъ одинъ городъ Харбинъ насчитываетъ около 100 тысячъ жителей, въ томъ числѣ свыше 40 тысячъ русскихъ, и обосновалось много русскихъ промышленныхъ и торговыхъ предпріятій съ солидными капиталами. Въ силу пункта 6 концессіоннаго договора съ Китайскимъ Правительствомъ, Обществу предоставлено право безусловнаго и исключительнаго управленія своими землями, а потому, осуществляя падающія на него въ связи съ этимъ задачи, Общество организовало гражданское управленіе полосою отчужденія и общественное управленіе въ наиболѣе населенныхъ центрахъ; для завѣдыванія и эксплоатаціи этихъ земель имѣется спеціальный Земельный Отдѣлъ, на которомъ лежатъ, кромѣ того, обязанности по надзору за дѣятельностью общественнаго управленія города Харбина и линейныхъ поселковъ, торговая инспекція, завѣдываніе дѣлами обложенія торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, сборами на мѣстныя нужды и проч. Для сношеній съ китайскими властями организованъ особый отдѣлъ, органы котораго, между прочимъ, участвуютъ въ отправленіи правосудія по возникающимъ на территоріи дороги дѣламъ смѣшанной подсудности, для чего, по соглашенію съ китайскими властями, учреждены особыя смѣшанныя комиссіи. Въ виду частыхъ эпидемій въ Китаѣ особенно широко поставлена врачебно-санитарная часть, а также ветеринарный надзоръ, имѣющій, между прочимъ, цѣлью предотвратить заносы постоянныхъ въ этомъ краѣ эпизоотій въ сосѣднія Амурскую, Приморскую и Забайкальскую области, пользующіяся, главнымъ образомъ, скотомъ изъ Монголіи. Въ сферу дѣятельности Общества входятъ также операціи рѣчного пароходства по Сунгари и различныя вспомогательныя коммерческія предпріятія, богатыя лѣсныя концессіи (около 180 тысячъ десятинъ), угольныя копи и пр. Кромѣ того, на дорогѣ для обслуживанія всего населенія обширной территоріи ея широко поставлено учебное дѣло и церковное строительство. На дорогу возложено также содержаніе охраняющаго ее Заамурскаго Округа Пограничной Стражи и Заамурской Желѣзнодорожной Бригады, обслуживающей эксплоатацію линіи. Такимъ образомъ, Общество Китайской Восточной желѣзной дороги выполняетъ такія задачи, которыя не лежатъ ни на одномъ желѣзнодорожномъ предпріятіи и осуществляются въ предѣлахъ Россіи органами различныхъ вѣдомствъ.

Съ другой стороны, дѣйствуя въ сферѣ оживленнаго международнаго соперничества, гдѣ событія смѣняются съ калейдоскопическою быстротою, почему требованія момента пріобрѣтаютъ особую повелительность, наше дальневосточное предпріятіе должно обладать особо гибкою организаціею, гарантирующею возможность быстра-

го приспособленія къ потребностямъ политическаго и экономическаго момента. Поэтому основнымъ условіемъ успѣха нашей дѣятельности въ Маньчжуріи, какъ это неоднократно подтверждалось при обсужденіи въ высшихъ правительственныхъ учрежденіяхъ связанныхъ съ этой дѣятельностью вопросовъ, затрагивающихъ интересы различныхъ вѣдомствъ, является объединеніе всѣхъ дѣйствующихъ въ полосѣ отчужденія желѣзной дороги учрежденій и органовъ, и Правительство принимало до сего времени всѣ мѣры къ достиженію указаннаго единства власти, сосредоточивъ, напримѣръ, всѣ функціи админстративнаго управленія дороги въ рукахъ мѣстной желѣзнодорожной администраціи подъ высшимъ руководствомъ Министра Финансовъ, подчинивъ послѣднему даже всѣ находящіяся на линіи вооруженныя силы, и т. д.

Въ соотвѣтствіи съ этимъ дѣлавшіяся время отъ времени различными вѣдомствами попытки къ подчиненію имъ отдѣльныхъ частей предпріятія Общества до сего времени послѣдовательно отклонялись.

Нарушеніе единства управленія предпріятіемъ Общества, особенно въ предполагаемой Министерствомъ Путей Сообщенія формѣ, можетъ отразиться самымъ пагубнымъ образомъ на взаимоотношеніяхъ нашихъ съ китайцами. При обсужденіи возложенныхъ на Общество задачъ приходится прежде всего считаться съ тѣмъ обстоятельствомъ, что эксплоатируемая имъ линія обслуживаетъ китайскія провинціи, хлѣбородные районы коихъ даютъ дорогѣ главнѣйшій грузъ, и что территорія дороги, хотя и находится въ завѣдываніи Общества, но сохраняетъ надъ собою суверенитетъ Китая, причемъ большую часть населенія ея составляютъ китайскіе подданные. При такихъ условіяхъ, какъ въ дѣлѣ управленія названной территоріей, такъ и эксплотаціи желѣзной дороги и принадлежащихъ Обществу особыхъ предпріятій, администрація О-ва находится въ извѣстной зависимости отъ мѣстныхъ китайскихъ властей, съ которыми ей приходится входить въ постоянное соприкосновеніе и которыя имѣютъ возможность проявить на этой почвѣ свое вліяніе, какъ непосредственно при разрѣшеніи возникающихъ по дѣламъ Общества вопросовъ, такъ и косвенно путемъ давленія на китайское населеніе и коммерческій оборотъ страны. Изъ сего явствуетъ, что успѣшная дѣятельность Общества въ значительной степени зависитъ отъ умѣнія его администраціи ладить съ туземными властями и поддерживать добропорядочныя отношенія съ мѣстнымъ населеніемъ. Отношенія желѣзнодорожной администраціи и туземныхъ властей регулируются спеціальными на сей предметъ постановленіями концессіоннаго и прочихъ договоровъ, причемъ первымъ условіемъ поддержанія дружескихъ отношеній между желѣзнодорожной администраціей и помянутыми властями является не только точное соблюденіе означенныхъ договоровъ, но и тѣхъ особыхъ пріемовъ, кои выработались историческимъ путемъ въ теченіе многолѣтняго общенія желѣзнодорожной администраціи съ туземными властями и населеніемъ и основаны на знаніи мѣстныхъ условій и всего уклада китайской жизни. Всякое отступленіе отъ установленной въ этомъ отношеніи системы со стороны той или другой части предпріятія О-ва влечетъ за собою, нарушеніе общаго равновѣсія въ русскомъ дѣлѣ въ Маньчжуріи, какъ это, напримѣръ, показалъ опытъ въ отношеніи охранныхъ частей дороги въ 1911 г., когда сепаратистскія теченія б. Н-ка Заамурскаго

округа, генерала Мартынова, до крайности осложнили дѣятельность желѣзнодорожной администраціи и повлекли за собою рядъ серьезныхъ политическихъ недоразумѣній.

Тѣмъ затруднительнѣе оказалось бы положеніе администраціи Общества въ случаѣ выдѣленія завѣдыванія движеніемъ на дорогѣ въ компетенцію посторонняго вѣдомства съ оставленіемъ на Обществѣ прочихъ его функцій и отвѣтственности за веденіе дѣла передъ Китаемъ, если принять во вниманіе то значеніе, которое имѣетъ желѣзнодорожное движеніе для жизненныхъ интересовъ туземнаго населенія.

Въ теченіе войны К. В. ж. д., какъ упомянуто выше, уже испытала послѣдствія игнорированія этой стороны дѣла, когда, вслѣдствіе требованій Управленія желѣзныхъ дорогъ, названная дорога была обездолена подвижнымъ составомъ въ пользу дорогъ русской сѣти; возникшее на этой почвѣ раздраженіе среди широкихъ массъ мѣстнаго китайскаго населенія, для котораго прекращеніе коммерческаго движенія на Китайской Восточной ж. д., равносильное разоренію, угрожало перейти во взрывъ національнаго озлобленія противъ нашего желѣзнодорожнаго предпріятія въ Маньчжуріи, а въ связи съ симъ и противъ всего русскаго тамъ элемента, что могло бы привести къ неисчислимымъ бѣдствіямъ и, прежде всего, гибельно отразиться на работѣ дороги, въ правильности коей непосредственно заинтересована оборона государства.

Если распоряженіе движеніемъ и подвижнымъ составомъ на К. В. ж. д. будетъ подчинено Министерству Путей Сообщенія непосредственно или черезъ проектируемый Владивостокскій Порайонный комитетъ, то повтореніе подобнаго рода осложненій явится фактомъ вполнѣ возможнымъ, и при такихъ условіяхъ Общество дороги въ той формѣ, въ которой оно нынѣ существуетъ, не можетъ принять на себя отвѣтственности за дальнѣйшее веденіе дѣлъ по остальнымъ отраслямъ своего предпріятія.

По этимъ соображеніямъ, а также въ силу установленнаго выше принципа необходимости единства дѣйствій на территоріи Китайской Восточной желѣзной дороги, въ случаѣ, если бы эта дорога была изъята изъ вѣдѣнія Министерства Финансовъ и передана въ другое вѣдомство, то въ это вѣдомство должны были бы быть переданы и всѣ прочія тѣсно связанныя между собою части нашего маньчжурскаго предпріятія во всей ихъ совокупности, т.-е. военныя части, всѣ отрасли Гражданскаго Управленія, Отдѣлъ Сношеній съ Китайскими властями, земельное дѣло и пр.

Въ рѣшеніи вопроса о томъ, насколько такая передача, нарушающая установленный договоромъ съ Китаемъ строй управленія предпріятіемъ Общества, представляется въ данный моментъ возможной съ политической точки зрѣнія,—наиболѣе компетентнымъ является Министерство Иностранныхъ Дѣлъ.

Съ практической же точки зрѣнія передача предпріятія Общества изъ Министерства Финансовъ въ другое вѣдомство, помимо связанной съ нею коренной ломки этого большого дѣла и отдѣльныхъ его отраслей, на достиженіе правильной постановки коихъ было затрачено столько труда, энергіи и творческой мысли, поставитъ въ крайне затруднительное положеніе вѣдомство, въ руки котораго все это отойдетъ.

Одной изъ основныхъ задачъ, возложенныхъ на Общество Китайской Восточной желѣзной дороги, является распространеніе экономическаго вліянія нашего на Даль-

немъ Востокѣ, представляющемъ собою арену оживленнаго международнаго соперничества. Являясь, благодаря полученнымъ отъ Китая правамъ и привелегіямъ, могучимъ факторомъ для культурно-экономическаго вліянія въ Маньчжуріи, наше желѣзнодорожное предпріятіе содѣйствуетъ тѣмъ самымъ укрѣпленію въ названной странѣ и политическаго нашего престижа. Кромѣ того, дѣятельность дороги имѣетъ большое значеніе для насажденія и развитія экономической жизни въ нашихъ сопредѣльныхъ съ Маньчжуріей владѣніяхъ. Средствами для выполненія указанныхъ цѣлей является, между прочимъ, особый согласованный съ этими задачами строй всего тарифнаго дѣла на Китайской Восточной желѣзной дорогѣ и цѣлый рядъ коммерческихъ мѣропріятій. Такимъ образомъ, значительная часть связанныхъ съ дѣятельностью дороги вопросовъ относится къ компетенціи Министерства Финансовъ, которое, завѣдуя маньчжурскимъ предпріятіемъ со дня его основанія, т.-е. въ теченіе 20-ти лѣтъ, создало въ составѣ своемъ цѣлый кадръ опытныхъ, примѣнившихся къ исключительнымъ условіямъ положенія нашего въ Маньчжуріи, дѣятелей, а также цѣлую систему обсужденія и разрѣшенія соотвѣтствующихъ дѣлъ.

Пролегая по чужой территоріи, дорога должна имѣть охрану, какъ отъ нападеній хунхузовъ, такъ и на случай какихъ-либо политическихъ осложненій. Эти задачи до сего времени выполняются Заамурскимъ Округомъ и Заамурской желѣзнодорожной бригадой, которые, входя въ составъ Пограничной Стражи, Главноначальствующимъ надъ коей является Министръ Финансовъ, объединены въ тѣхъ же рукахъ, въ коихъ находится надзоръ надъ желѣзной дорогой. Не разъ уже возникалъ вопросъ о передачѣ охранныхъ войскъ Китайской Восточной желѣзной дороги въ вѣдѣніе Военнаго Министерства, но, по тщательномъ обсужденіи, вопросъ этотъ всегда рѣшался отрицательно, главнымъ образомъ, именно потому, что это вызвало бы вредное для дѣла двоевластіе. Подчиненіе охранныхъ войскъ дороги Министру Финансовъ на протяженіи цѣлаго ряда лѣтъ нисколько не ослабило качествъ воинской части, и Заамурскій Округъ, взятый на войну, заслужилъ самые лестные отзывы со стороны военнаго начальства; Заамурская желѣзнодорожная бригада, технически обслуживающая эксплоатацію дороги и имѣющая въ своемъ составѣ прекрасно поставленный учебный батальонъ, подготовляющій солдатъ для несенія желѣзнодорожной службы, оказалась единственной, которая могла въ теченіе войны подготовить для дѣйствующей арміи и отправить на театръ войны 8 желѣзнодорожныхъ батальоновъ, частью на Западный, частью на Кавказскій фронтъ. Батальоны эти, прибывъ на мѣсто, обладая опытными спеціалистами, тотчасъ же могли быть поставлены на работу по возстановленію линій и ихъ эксплоатаціи и съ успѣхомъ ее выполнять.

Правильное и солидарное съ дѣятельностью дороги управленіе воинскими частями оказалось возможнымъ единственно въ виду подчиненія, какъ дороги, такъ и охранныхъ войскъ единой власти Министра Финансовъ. Надзоръ за охранными войсками въ административномъ, инспекторскомъ и дисциплинарномъ отношеніяхъ порученъ былъ Управленію Отдѣльнаго Пограничнаго Корпуса. Правленіе же Общества дороги вѣдаетъ всей хозяйственной частью охранныхъ войскъ, при чемъ Совѣщанія Правленія, въ коихъ рѣшаются всѣ возникающіе по дѣламъ охранныхъ войскъ вопро-

сы и въ которыхъ принимаютъ участіе представители, какъ Управленія Корпуса, такъ и Военнаго Вѣдомства и Государственнаго Контроля, несутъ тѣ же функціи, какія несетъ Военный Совѣтъ въ отношеніи войскъ Военнаго Вѣдомства.

Съ переходомъ Китайской Восточной желѣзной дороги въ Министерство Путей Сообщенія существующая система охраны дороги и ея обслуживанія военными частями сохранена быть не можетъ, но, не предрѣшая вопроса о томъ, во что она выльется въ новыхъ условіяхъ, можно заранѣе предвидѣть крупныя на этой почвѣ осложненія, особенно если принять во вниманіе, что въ настоящее революціонное время военныя части создаютъ особыя заботы въ дѣлѣ поддержанія спокойствія и порядка, и если въ этомъ отношеніи на территоріи дороги не возникало сколько-нибудь серьезныхъ эксцессовъ, то этого нельзя не отнести къ результатамъ продуманной и правильной постановки даннаго дѣла.

Равнымъ образомъ, тѣ затрудненія, которыя неизбѣжно встрѣтятся Министерству Путей Сообщенія также при осуществленіи связанныхъ съ Китайской Восточной желѣзной дорогой задачъ по завѣдыванію гражданскою жизнью территоріи дороги,—въ виду полной для него новизны этого сложнаго дѣла,—усугубятся новыми заботами, которыя связаны съ настоящимъ переходнымъ временемъ и необходимостью примѣненія дѣйствующихъ основаній администрированія полосою отчужденія къ принципамъ обновленнаго государственнаго строя Россіи. Въ этой области приступлено уже къ цѣлому ряду реформъ, какъ-то: къ замѣнѣ полиціи и жандармеріи милиціей, обновленію аппарата гражданской власти; измѣненію муниципальныхъ порядковъ и т. д., что составитъ въ общей сложности громадную работу, при чемъ, контролируя и направляя ее, мы должны оставаться въ предѣлахъ, допускаемыхъ международными актами. Происшедшія на территоріи дороги въ связи съ революціей въ Россіи событія показали, насколько высоко стоитъ среди ея населенія престижъ мѣстной гражданской власти во главѣ съ Управляющимъ дорогою, облеченнымъ правами генералъ-губернатора, который, въ отличіе отъ аналогичныхъ должностныхъ лицъ внутри Россіи, и съ перемѣною государственнаго строя остается на своемъ мѣстѣ и успѣшно сотрудничаетъ съ образовавшимся изъ представителей мѣстныхъ общественныхъ организацій Исполнительнымъ Комитетомъ.

Въ виду международнаго положенія Китайской Восточной желѣзной дороги, смѣшаннаго состава населенія ея территоріи, среди котораго иностранцы пользуются правомъ экстерриторіальности, и непосредственной связи ея съ японскою желѣзнодорожною сѣтью въ Маньчжуріи,—администраціи дороги приходится входить въ постоянныя сношенія не только съ китайцами и ихъ властями, но и съ иностранцами и мѣстными представителями иностранныхъ державъ. Послѣ продолжительной, упорной борьбы съ нежеланіемъ иностранцевъ считаться съ мѣстными порядками Обществу удалось добиться того, чтобы проживающіе на территоріи дороги подданные большинства иностранныхъ державъ, сохраняя принадлежащее имъ въ Китаѣ право внѣземельности, подчинялись постановленіямъ Управленія дороги и находящихся подъ его контролемъ мѣстныхъ общественныхъ Управленій *).

*) Подписанное въ ноябрѣ 1914 г. соглашеніе съ Англіей, къ которому присоединилось большинство союзныхъ и нейтральныхъ державъ.

Въ этой области дѣйствія органовъ Общества находятся въ близкомъ соприкосновеніи съ компетенціей мѣстныхъ представителей Министерства Иностранныхъ Дѣлъ; кромѣ того, въ дѣятельности Общества постоянно возникаютъ различнаго рода вопросы, разрѣшеніе коихъ зависитъ отъ того же Министерства Иностранныхъ Дѣлъ и происходитъ при его участіи. Путемъ многолѣтней практики въ Министерствѣ Финансовъ выработалась стройная система сотрудничества въ маньчжурскихъ дѣлахъ съ Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, обезпечивающая, съ одной стороны, устраненіе крайне нежелательныхъ вѣдомственныхъ треній и недоразумѣній, а, съ другой—быстрое и соотвѣтствующее обоюднымъ интересамъ урегулированіе такихъ вопросовъ. Съ передачею дѣла завѣдыванія предпріятіемъ Общества другому вѣдомству, послѣднему было бы крайне трудно освоиться съ этою стороною дѣятельности его и, во всякомъ случаѣ, это потребовало бы весьма продолжительнаго періода времени, въ теченіе котораго эта важная сторона дѣла страдала бы нѣкоторыми недочетами.

Имѣя въ виду, что вопросъ о подчиненіи Китайской Восточной желѣзной дороги Министерству Путей Сообщенія былъ за послѣднее время уже неоднократно затронутъ и что обстоятельство это вноситъ элементъ неустойчивости и неопредѣленности, какъ въ самое дѣло, такъ и въ среду служащихъ Общества, отъ которыхъ въ переживаемое время требуется особое напряженіе силъ и энергіи, я, съ своей стороны, признавалъ бы крайне необходимымъ, чтобы возбужденный вопросъ получилъ въ возможно скорѣйшее время опредѣленное разрѣшеніе въ установленномъ на сей предметъ порядкѣ, поэтому прошу Вашего разрѣшенія на представленіе настоящего доклада моего на благоусмотрѣніе Особаго Совѣщанія*) по дѣламъ О-ва Кит. Вост. жел. дор.

Въ связи съ наступившими въ октябрѣ 1917 года событіями въ Россіи вопросъ о передачѣ К. В. ж. д. въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія заглохъ самъ по себѣ.

Однако 31 января 1918 года генераломъ Хорватомъ была получена слѣдующая телеграмма отъ народнаго Комиссара Путей Сообщенія Невскаго: «Въ связи съ переходомъ Китайской Восточной желѣзной дороги въ вѣдѣніе Комиссаріата Путей Сообщенія прошу срочно прибыть въ Петроградъ. № 27. Народный Комиссаръ Путей Сообщенія Невскій».

Нельзя не отмѣтить въ видѣ характерной детали, что въ числѣ тѣхъ русскихъ правительственныхъ вѣдомствъ, которыя распространяли свое офи-

*) Всѣ наиболѣе важные принципіальные вопросы, относившіеся къ К. В. ж. д., начиная съ 1900 года, подвергались предварительному обсужденію Особаго Совѣщанія, составленнаго изъ Предсѣдателя Сов. Мин. и Министровъ Военнаго, Финансовъ и Иностранныхъ Дѣлъ.

ціальное вѣдѣніе на полосу отчужденія, волею судебъ оказалось и скромное Министерство Народнаго Просвѣщенія.

По мѣрѣ развитія здѣсь, особенно въ Харбинѣ, частныхъ русскихъ учебныхъ заведеній, независимыхъ отъ Кит. Вост. жел. дор. и хлопотавшихъ о правахъ для своихъ питомцевъ на поступленіе въ высшія учебныя заведенія Россіи, явилась необходимость подчинить ихъ какому-либо объединяющему контролю и руководству.

Обязанность такого педагогическаго и административнаго надзора, начиная съ 1907 года, была возложена на Приамурскій учебный округъ во главѣ съ его Генералъ-Губернаторомъ, одновременно числившимся и Попечителемъ учебнаго округа.

Не одному молодому поколѣнію харбинцевъ памятны фигуры маститыхъ педагоговъ сначала Маргаритова (съ 1907 года), а позднѣе Н. С. Иваницкаго (1912 года), являвшихся въ качествѣ Окружныхъ Инспекторовъ ежегодными весенними гостями мѣстной педогагической среды.

Начиная съ 1917 года, въ связи съ наступившей въ Россіи революціей, рядъ притязаній на политическую власть въ полосѣ отчужденія проявили различныя русскія политическія группировки, какъ лѣваго, такъ и праваго настроенія.

Починъ въ этомъ отношеніи былъ сдѣланъ, какъ упоминалось выше, въ декабрѣ 1917 года Харбинскимъ Совѣтомъ Солдатскихъ и Рабочихъ Депутатовъ, дѣйствовавшимъ во исполненіе нижеслѣдующей адресованой ему телеграммы Ленина:

«Телеграмма Предсѣдателя Совѣта Народныхъ Комиссаровъ.

Петроградъ 21 ноября. Именемъ Совѣта Рабочаго и Крестьянскаго Правительства предписываемъ взять всю власть въ свои руки и поставить Комиссаровъ въ Маньчжурской, Пограничной и Хабаровской таможнѣ. № 541. Предсѣдатель Совѣта Народныхъ Комиссаровъ Ленинъ».

Прежде, чѣмъ выступить открыто, Совѣтъ Солдатскихъ Депутатовъ велъ переговоры съ китайскими властями и даже письменно обратился къ мѣстному Даотаю съ слѣдующимъ меморандумомъ:

«Господинъ Даотай.

Русскій народъ совершилъ въ октябрѣ вторую революцію. Во главѣ государства стоятъ новые люди съ новыми идеями. Харбинскій Совѣтъ Рабочихъ

и Солдатскихъ депутатовъ, выполняя предписаніе Правительства изъ Петрограда, объявилъ себя официальнымъ учрежденіемъ. Всѣ представители старой власти не имѣютъ права говорить именемъ русскаго народа, такъ какъ русскій народъ имъ не довѣряетъ. Пользуясь международнымъ положеніемъ, мѣстныя офиціальныя лица не хотятъ уходить мирно со своихъ мѣстъ, ссылаясь на протесты Китая. Эти лица пользуются всѣми средствами, чтобы удержаться у власти противъ воли русской демократіи—они запугиваютъ китайское населеніе и китайскія власти погромами и грабежами. Это не вѣрно, г. Даотай. Увѣряемъ Васъ и Вашихъ гражданъ, живущихъ въ полосѣ отчужденія Кит. Вост. жел. дор., что ничто не угрожаетъ Вамъ отъ русскихъ жителей. Совѣтъ Рабочихъ и Солдатскихъ Депутатовъ принималъ и будетъ принимать самыя рѣшительныя мѣры для охраненія спокойствія, личной и имущественной безопасности всѣхъ гражданъ Харбина. Одновременно сообщаемъ, что генералъ Хорватъ лишенъ полномочій по административнымъ и дипломатическимъ дѣламъ. Временно эти обязанности выполняетъ Товарищъ Предсѣдателя Совѣта Рабочихъ и Солдатскихъ депутатовъ, гражданинъ Борисъ Славинъ. Если между Имперіями Китайской и Русской были когда то осложненія, то между Великими Республиками Китая и Россіи никакихъ недоразумѣній быть не можетъ. А свободолюбивымъ народамъ нашимъ не за что ссориться.

Примите, господинъ Даотай, наше увѣреніе въ совершеннѣйшемъ уваженіи и миролюбіи къ китайскому народу».

Послѣдствія этого выступленія уже описаны въ одной изъ предыдущихъ главъ (гл. XVIII).

Организовавшееся въ 1918 году въ Омскѣ правительство Колчака повидимому въ свою очередь разсматривало полосу отчужденія Кит. Вост. жел. дор., какъ составную часть своей территоріи, подтвержденіемъ чему служитъ хотя бы то, что всѣ общія мѣропріятія, проводимыя имъ въ подвѣдомственной Сибири, автоматически распространялись и на полосу отчужденія; такъ, напримѣръ, здѣсь введены были органы государственной охраны, учреждена особая Харбинская Комиссія, производились мобилизаціи, осуществлялись всѣ мѣропріятія Омскаго Министерства Финансовъ и т. д.

Въ дѣятельности Читинской власти, возглавлявшейся Семеновымъ, послѣ паденія Омскаго Правительства (съ 1920 года) также особенно сильно проявилось (проявлялось и раньше) стремленіе подчинить себѣ полосу отчужденія, что вынудило возвратившагося къ этому времени въ Харбинъ генерала Хорвата, движимаго желаніемъ сохранить неприкосновенность Кит. Вост. жел.

дор. отъ посягательствъ Семенова, объявившаго себя правопріемникомъ власти адм. Колчака, выступить съ извѣстной декларацiей о принятiи имъ на себя политической власти въ полосѣ отчужденія впредь до образованія общепризнаннаго русскаго правительства.

Образовавшаяся въ Читѣ послѣ паденія власти Семенова Дальневосточная Республика § 4-мъ своихъ основныхъ законовъ, опубликованныхъ 27-го апрѣля 1921 года, объявила, что гражданами республики являются всѣ россійскіе граждане, проживающіе на территоріи полосы отчужденія К. В. ж. д., не заявившіе въ теченіе 6-ти мѣсяцевъ со дня опубликованія настоящаго закона о состояніи ихъ въ подданствѣ какого либо другого государства и не представившіе въ теченіе этого срока надлежащихъ документовъ о принадлежности ихъ къ составу гражданъ иного государства.

Въ настоящее время Дальневосточная Республика (Д. В. Р.) прекратила свое существованіе, слившись съ Совѣтской Россіей, официальный взглядъ которой на правовое положеніе полосы отчужденія не представляется до настоящаго времени точно установленнымъ.

Создавшаяся въ связи съ только что изложенными событіями полная неопредѣленность политическаго положенія полосы отчужденія, которая, кромѣ того, и сама по себѣ сдѣлалась за послѣдніе годы ареной и исходнымъ пунктомъ революціонныхъ экспериментовъ*), грозившихъ русской междуусобицей въ предѣлахъ Китая, не могла не вызвать извѣстной тревоги у китайскаго П-ва, внимательно слѣдившаго за ходомъ русскаго революціоннаго кризиса. Въ этомъ отношеніи весьма характеренъ опубликованный въ февралѣ 1921 года мѣстной печатью якобы офиціальный меморандумъ, приписываемый одному изъ видныхъ китайскихъ штабныхъ генераловъ, гдѣ излагается значеніе для интересовъ Китая развертывающихся русскихъ событій (см. прилож. № 18).

Здѣсь необходимо еще разъ напомнить, что мѣстныя китайскія власти за все время существованія К. В. ж. д. со своей стороны опредѣленно и послѣдовательно проводили при всякой возможности ту точку зрѣнія, что административныя и политическія права въ полосѣ отчужденія могутъ принадлежать только имъ, и упорно не соглашались съ нашимъ пониманіемъ § 6 договора 1896 г.

*) Въ видѣ мимолетнаго курьеза можно отмѣтить, что въ періодъ эвакуаціи чехо-словаковъ былъ случай, когда проѣзжавшій черезъ Харбинъ съ своимъ отрядомъ полк. Кадлецъ, одинъ изъ сподвижниковъ извѣстнаго Гайды, объявилъ о принадлежности ему всей власти въ полосѣ отчужденія.

Возникавшіе на этой почвѣ конфликты почти всегда удавалось улаживать благополучно благодаря особому личному такту высшихъ руководителей дороги, но иногда все же эти вопросы пріобрѣтали исключительную остроту, какъ это имѣло мѣсто напримѣръ въ 1911 и 1913 годахъ, когда событія, казалось, грозили разрушить исконно дружественный характеръ русско-китайскихъ отношеній. При этомъ нельзя не отмѣтить еще разъ того исключительнаго умѣнія Управляющаго дорогой, ген. Хорвата, съ которымъ ему всегда удавалось въ конечномъ счетѣ дипломатически уладить возникшее столкновеніе, охладить, какъ это было въ 1911 году, непомѣрный пылъ русскихъ шовинистовъ и затормозить искусственной медлительностью ихъ можетъ быть не вполнѣ обдуманныя начинанія.

Однако, все это было осуществимо лишь при условіи наличности въ центрѣ твердой власти и правопорядка.

Революціонными событіями 1917 года въ Россіи было въ корнѣ разрушено то и другое, и полоса отчужденія въ это время наряду со всей Россіей являла картину полной дезорганизаціи и хаоса.

Въ связи съ этимъ китайскія власти въ конечномъ итогѣ, оставаясь на прежнемъ своемъ пониманіи ст. 6 основного договора 1896 года, взяли въ мартѣ 1920 года администрированіе полосы въ свои руки.

Создавшееся для русскаго населенія полосы отчужденія въ связи съ изложенными событіями правовое положеніе продолжаетъ оставаться неопредѣленнымъ и выдвигаетъ можетъ быть впервые въ такой широкой постановкѣ вопросъ о состояніи безподданства, въ которомъ фактически оказались нынѣ многіе русскіе люди за предѣлами Россіи.

Въ настоящей главѣ нами данъ лишь схематическій перечень тѣхъ событій и политическихъ вліяній, которыя болѣе или менѣе властно вторгались въ жизнь полосы отчужденія за послѣдніе годы; намъ казалось цѣлесообразнымъ изложить ихъ хотя бы кратко въ настоящей главѣ, трактующей объ административномъ устройствѣ и политическомъ положеніи полосы.

Нѣкоторый, далеко не исчерпывающій, анализъ этихъ событій, ихъ соотношеніе съ международными*) и китайскими правительственными**) тенденціями въ вопросѣ о К. В. ж. д., а также и главнѣйшіе этапы отраженія русскаго революціоннаго кризиса въ предѣлахъ Дальняго Востока найдутъ себѣ мѣсто въ заключительной части настоящаго обзора.

*) Интервенція, Междусоюзный Совѣтъ, Вашингтонская конференція, политика Японіи и т. д.

**) Отмѣна экстерриторіальности.

Всѣмъ этимъ событіямъ и борьбѣ политическихъ вліяній должно быть отведено мѣсто на этихъ страницахъ хотя бы уже по одному тому, что подъ ихъ давленіемъ произошла реорганизація Правленія Общества и значительныя измѣненія въ самыхъ методахъ управленія К. В. ж. д., которая лишь съ великимъ трудомъ при героическихъ усиліяхъ своихъ современныхъ руководителей безъ прежней поддержки русскаго государственнаго казначейства, оплачивавшаго дефициты ея эксплоатаціи, продолжаетъ нести свою отвѣтственную функцію въ Маньчжуріи, стремясь постепенно обрѣсти свою подлинную прирожденную сущность исключительно коммерческаго и культурнаго предпріятія въ полномъ соотвѣтствіи съ замыслами ея основоположника и создателя С. Ю. Витте.

Управленіе Гражданскою Частью.

Что касается Управленія Гражданскою Частью въ тѣсномъ смыслѣ, какъ центральнаго административнаго органа полосы очужденія, то оно впервые было открыто 1-го января 1906 года путемъ соотвѣтственнаго преобразованія Управленія Завѣдывавшаго полицейскимъ надзоромъ въ силу особаго предложенія Главнаго Начальника Тыла Маньчжурскихъ Армій.

Гражданское Управленіе имѣло дѣйствовать «на правахъ губернскаго правленія на территоріи К. В. ж. д; первымъ Помощникомъ Управляющаго дорогою по Гражданской Части былъ назначенъ ген.-лейт. въ отставкѣ Б. Л. Гронбчевскій*), которому первоначально были подчинены лишь Полиція, Земельный и Учебный Отдѣлы.

Позднѣе въ утвержденныхъ Министромъ Финансовъ 20-го марта 1907 г. и дополненныхъ 31 іюля 1913 года «общихъ основаніяхъ организаціи Управленія К. В. ж. д », дѣятельность Гражданской Части была опредѣлена слѣдующими положеніями:

Въ вѣдѣніи Помощника Управляющаго дорогой по Гражданской Части состоятъ:

1. Управленіе Гражданской Частью (съ полиціей).
2. Земельной Отдѣлъ.
3. Отдѣлъ сношеній съ китайскими властями.
4. Врачебно-Санитарный Отдѣлъ.
5. Ветеринарно-Санитарный Отдѣлъ.

*) Бывшій Астраханскій губернаторъ, наказной атаманъ Астраханскаго казачьяго войска.

6. Учебный Отдѣлъ съ Метеорологической Частью.
7. Редакціи газетъ, издаваемыхъ Управленіемъ дороги.

Согласно § 22 тѣхъ же «общихъ основаній», права и обязанности Управленія Гражданской Частью имѣли опредѣляться особыми правилами и распоряженіями Правленія Общества и Управляющаго дорогой. Къ обязанностямъ его, главнымъ образомъ, относились: а) надзоръ за дѣлами Общественныхъ Управленій*) на территоріи дороги, б) завѣдываніе дѣлами тѣхъ населенныхъ пунктовъ, гдѣ таковыхъ Управленій не имѣется и в) разсмотрѣніе и утвержденіе въ подлежащихъ случаяхъ постановленій Общественныхъ Управленій.

Въ деталяхъ функціи Управленія Гражданскою Частью состояли въ слѣдующемъ.

Управленіе, въ лицѣ Управляющаго дорогой и его Помощника по Гражданской Части, при сотрудничествѣ подчиненныхъ имъ штатныхъ агентовъ, вѣдало дѣла по веденію обширныхъ счетоводства и отчетности по Канцеляріи Управленія и общей полиціи, о личномъ составѣ таковыхъ, по преданію суду за служебныя преступленія подчиненныхъ Управленію агентовъ, по разсмотрѣнію и утвержденію плановъ на постройки, сооружаемыя жителями населенныхъ пунктовъ территоріи дороги, по завѣдыванію мѣстами заключенія, составленію въ потребныхъ случахъ статейныхъ списковъ, наложенію взысканій за нарушенія обязательныхъ постановленій Управляющаго дорогою, по выдачѣ заграничныхъ паспортовъ, надзору за типографіями и иными заведеніями тисненія и ихъ произведеніями, о разрѣшеніи частнымъ лицамъ пріобрѣтать и хранить оружіе, о политической благонадежности проживающихъ въ предѣлахъ территоріи дороги лицъ, о неимѣніи препятствій къ поступленію ихъ на государственную службу, по призрѣнію членовъ семействъ лицъ, призванныхъ по мобилизаціи въ ряды войскъ, по составленію докладовъ въ упомянутыя выше коллегіальныя установленія и исполненію рѣшеній послѣднихъ и, вообще, по вопросамъ административнаго свойства, выдвигаемымъ жизнью, но не поддающимся исчерпывающему перечисленію въ виду крайняго ихъ разнообразія.

Наконецъ, въ непосредственномъ вѣдѣніи Управленія находилась общая полиція, организованная по типу городскихъ (въ г. Харбинѣ) и уѣздныхъ (въ отдѣленіяхъ на линіи) полицій и исполнявшая тѣ же обязанности, что и въ Россіи.

*) Объ Общественныхъ Управленіяхъ см. ниже гл. XXI.

До извѣстной степени Управленію Гражданскою Частью было подчинено Желѣзнодорожное Полицейское Управленіе, вѣдавшее полиціею въ предѣлахъ полосы отчужденія въ техническомъ смыслѣ слова и дѣлами о государственныхъ преступленіяхъ, возникавшими на территоріи дороги.

Уже изъ приведеннаго краткаго перечня функцій Гражданскаго Управленія видно его колоссальное значеніе въ организаціи русской жизни въ полосѣ отчужденія. Въ сущности, это былъ какъ бы миніатюрный государственный механизмъ съ зачатками всѣхъ отраслей управленія. Едва ли гдѣ либо въ исторіи можно найти еще примѣры столь совершенной и всесторонней организаціи частнаго предпріятія, покоящагося на коммерческомъ принципѣ.

Такую широкую и разнообразную компетенцію свою Гражданское Управленіе полосы сохранило съ небольшими видоизмѣненіями вплоть до наступленія революціоннаго періода.

Много треній и препятствій встрѣтило оно въ своей работѣ по насажденію гражданственности, правопорядка и культурныхъ условій русскаго быта въ новомъ краѣ.

Дабы получилось рельефное представленіе о грандіозномъ размахѣ этой созидательной работы, мы въ ближайшихъ главахъ остановимся послѣдовательно на дѣятельности всѣхъ составныхъ его частей.

Здѣсь же мы отмѣтимъ лишь болѣе или менѣе подробно внѣшній ходъ тѣхъ событій, касавшихся жизни самого Гражданскаго Управленія, какъ центральнаго административнаго органа, событій, которыя въ конечномъ счетѣ привели къ его ликвидаціи и къ переходу административныхъ функцій въ полосѣ отчужденія къ китайскимъ властямъ.

Въ этомъ отношеніи наиболѣе интереснымъ и сложнымъ періодомъ въ дѣятельности управленія Гражданской Частью представляются революціонные 1917—1920 годы.

Уже 8 марта 1917 года образовавшимся въ Харбинѣ подъ предсѣдательствомъ присяжнаго повѣреннаго В. И. Александрова Исполнительнымъ Комитетомъ общественныхъ организацій было выдвинуто передъ Управляющимъ дорогою Д. Л. Хорватомъ пожеланіе объ отстраненіи, вѣроятно, по аналогіи съ россійскими губернаторами отъ должности Помощника Управляющаго до-

рогою по Гражданской Части ген.-лейтенанта М. Е. Афанасьева, замѣнившаго въ 1908 году ушедшаго по болѣзни и по переутомленію генерала Гронбчевскаго.

Д. Л. Хорватъ, вынужденный общимъ положеніемъ считаться съ народившимися многочисленными организаціями, въ интересахъ спокойствія и удаленія поводовъ къ неудовольствію, пошелъ навстрѣчу означенному пожеланію, и генералъ Афанасьевъ получилъ продолжительный отпускъ.

Въ должность Помощника Управляющаго дорогою по Гражданской Части, съ уходомъ генерала Афанасьева, вступилъ по положенію его замѣститель Начальникъ Земельнаго Отдѣла М. К. Кокшаровъ, человѣкъ недюжинной энергіи, неоднократно имъ проявленной, особенно въ періодъ чумы 1910 года, но за всѣмъ тѣмъ дѣятель во всякомъ случаѣ менѣе приспособленный къ обстановкѣ революціоннаго времени, чѣмъ юридически образованный и вполнѣ толерантный по своимъ воззрѣніямъ М. Е. Афанасьевъ.

Но въ тѣ смутные дни всѣмъ было, конечно, не до логики.

Какъ разъ въ этотъ періодъ на долю Гражданскаго Управленія выпало очень много отвѣтственной работы: функціонировали присутствія по воинской повинности, губернское и уѣздное, составъ коихъ пополнился представителями общественныхъ организацій; въ апрѣлѣ начался наплывъ политическихъ эмигрантовъ изъ Амераки и Австраліи, которые черезъ посредство образовавшагося для содѣйствія имъ бюро общественныхъ дѣятелей обращались въ Гражданское Управленіе за всевозможными видами содѣйствія, главнымъ образомъ, за удостовѣреніями на безплатный проѣздъ въ Россію. Ѣхали они преимущественно изъ Сѣверной Америки, частью изъ Аргентины. Лишь къ августу волна эмигрантовъ стала спадать. Встрѣчаемые вначалѣ съ энтузіазмомъ, какъ жертвы павшаго строя, эмигранты своимъ образомъ дѣйствій, заносчивостью и пропагандой крайнихъ идей въ ополченскихъ частяхъ вскорѣ вызвали къ себѣ всеобщее охлажденіе. Дѣло чуть было не дошло до прямого противодѣйствія выѣзду ихъ въ Россію, о чемъ желѣзнодорожники было и постановили на спеціальномъ митингѣ.

Въ началѣ іюня замѣститель М. Е. Афанасьева, М. К. Кокшаровъ, серьезно заболѣлъ *), въ связи съ чѣмъ возникъ вопросъ о его преемникѣ. Въ то время поддерживалась еще телеграфная связь съ Петроградскимъ Правленіемъ,

*) Скончался въ ноябрѣ 1918 года

распоряженіемъ котораго исполняющимъ должность Помощника по Гражданской Части по представленію ген. Хорвата былъ назначенъ главный юрисконсультъ дороги Б. П. Гартунгъ.

Въ это время со стороны образовавшагося въ Харбинѣ Исполнительнаго Комитета Общественныхъ Организацій и Совѣта Солдатскихъ и Рабочихъ депутатовъ сталъ проявляться дальнѣйшій нажимъ на Гражданское Управленіе, какъ на учрежденіе устарѣвшее, требовавшее обновленія въ духѣ революціи, не внушавшее къ себѣ довѣрія.

Починомъ въ этомъ отношеніи явилось назначеніе особыхъ комиссаровъ для наблюденія за дѣятельностью Гражданскаго Управленія. Первоначально такимъ комиссаромъ былъ избранъ отъ Комитета судебныхъ дѣятелей Товарищъ Предсѣдателя Пограничнаго Окружнаго Суда М. І. Гейнздорфъ, а позднѣе его замѣнилъ членъ того же суда И. П. Калацъ. Дѣятельность комиссаровъ не вносила никакой помѣхи въ работу Гражданскаго Управленія, они лишь изрѣдка подписывали признаваемыя наиболѣе важными бумаги совмѣстно съ Помощникомъ по Гражданской Части.

Революціонными кругами вскорѣ стола ощущаться недстаточность такой мѣры, появились выраженія недовольства и, во избѣжаніе конфликта, по мысли Б. П. Гартунга, было образовано Особое Совѣщаніе съ революціонными организаціями при участіи ген. Хорвата; на этомъ Совѣщаніи было рѣшено образовать при Гражданскомъ Управленіи Особый Совѣтъ, въ который включить представителей отъ общественныхъ организацій. Мысль эта настолько пришлась по вкусу всѣмъ участникамъ Совѣщанія, что рѣшено было организовать упомянутый Совѣтъ безотлагательно, не ожидая утвержденія его Правленіемъ изъ Петербурга. 24 августа 1917 года Совѣтъ открылъ свою дѣятельность, а утвержденіе его Правленіемъ и Министромъ Финансовъ послѣдовало лишь въ сентябрѣ того же года протоколомъ за № 13040. Въ виду историческаго интереса этого протокола приводимъ его in extenso.

ПРОТОКОЛЪ

засѣданія Правленія Общества Китайской Восточной жел. дороги 27 сентября 1917 г.
№ 13040.

Присутствовали: Товарищъ Предсѣдателя А. Н. Вентцель. Члены Правленія. И. И. Ходоровскій, Л. В. Зейде, Н. С. Кругликовъ и С. А. Шателенъ. Члены Ревизіоннаго Комитета: З. Ф. Ругевичъ и Ф. Ф. Дараганъ. Присутствовалъ съ правомъ совѣщательнаго голоса И. В. Жарновскій.

Слушали:

Управляющимъ дорогою представленъ *) протоколъ Совѣщанія представителей Управленія Кит. Вост. ж. д. и мѣстныхъ общественныхъ организацій по вопросу объ учрежденіи Совѣта при Управленіи Гражданской Частью вмѣстѣ съ одобреннымъ Совѣщаніемъ проэктомъ Временнаго Положенія о названномъ Совѣтѣ.

Согласно проэкту, означенный Совѣтъ, состоящій подъ предсѣдательствомъ Помощника Управляющаго дорогою по Гражданской Части изъ Начальниковъ, входящихъ въ Гражданскую Часть Отдѣловъ и представителей мѣстныхъ общественныхъ учрежденій и организацій,— учреждается для разсмотрѣнія нижеслѣдующихъ вопросовъ, а именно:

Постановили:

Утвердить прилагаемый при семъ проэктъ Временнаго Положенія о Совѣтѣ при Управленіи Гражданскою Частью на территоріи Кит. Вост. жел. дор.

Подписали: Вентцель, Ходоровскій, Зейде, Шателенъ, Жадвоинъ, Ругевичъ, Дараганъ и Жарновскій.

а) Всѣхъ принципіальныхъ вопросовъ, входящихъ въ компетенцію Управленія гражданской частью и имѣющихъ непосредственную связь съ общественными интересами;

б) Докладовъ общественныхъ организацій и учрежденій по вопросамъ, возбужденнымъ по ихъ инціативѣ, и

в) Вопросовъ, вносимыхъ въ Совѣтъ Управляющимъ дорогою и его Помощникомъ по Гражданской Части

Рѣшенія постановляются по большинству голосовъ, журналы Совѣта представляются на утвержденіе Управляющему дорогою, коему, въ случаѣ несогласія съ постановленіями Совѣта, предоставляется недѣльный срокъ для протеста. Опротестованные Управляющимъ дорогою журналы представляются на окончательное разрѣшеніе, чрезъ Правленіе Общества дороги, Министру Финансовъ. По вопросамъ смѣтнаго характера, затрагивающимъ интересы кассы дороги, постановленія Совѣта должны быть согласованы Совѣтомъ Управленія дороги**), при чемъ, если согласованія не послѣдуетъ, вопросъ переносится на разрѣшеніе Правленія Общества дороги и утвержденіе Министра Финансовъ.

Означенный проэктъ былъ принятъ по всестороннемъ обсужденіи его Совѣщаніемъ, въ коемъ, помимо генералъ-лейтенанта Хорвата, принимали участіе какъ Главный Юрисконсультъ и Замѣститель Помощника Управляющаго по Гражданской

*) При отношеніи отъ 11 августа № 14297/6249.

**) Въ прилагаемомъ проэктѣ Временнаго Положенія вмѣсто «Совѣтомъ Управленія дороги» ошибочно указано «Совѣтомъ при Управляющемъ дорогою».

Части, такъ и представители наиболѣе заинтересованныхъ отдѣловъ Управленія дороги.

По сему поводу необходимо имѣть въ виду, что образованіе подобнаго органа отвѣчаетъ, казалось бы, современнымъ условіямъ, создавшимся на территоріи дороги, и вызывающимъ необходимость для мѣстной власти согласовать свою дѣятельность съ пожеланіями мѣстныхъ выборныхъ отъ населенія организацій, поскольку это не превышаетъ присвоенныхъ данной власти правъ и не нарушаетъ существующихъ основныхъ положеній. Такъ какъ, согласно разсматриваемому проэкту, Управляющему дорогой предоставлено, въ случаѣ несогласія съ постановленіями Совѣта, задерживать приведеніе ихъ въ исполненіе и представлять на окончательное разрѣшеніе Министра Финансовъ, то, слѣдовательно, имѣется достаточная гарантія въ томъ, что въ жизнь будутъ проводиться лишь такія рѣшенія Совѣта, которыя не вызовутъ со стороны компетентныхъ органовъ Общества возраженій.

Поэтому полагалось бы представленный проэктъ утвердить, подтвердивъ Управляющему дорогой, что ему предоставляется приведеніе въ исполненіе лишь тѣхъ рѣшеній учреждаемаго Совѣта, кои не превышаютъ присвоенной ему, Управляющему дорогой, власти, въ подлежащихъ же случаяхъ рѣшенія Совѣта должны быть проводимы, по принадлежности, черезъ Совѣтъ Управленія дороги, особый Совѣтъ при Управляющемъ дорогой и Правленіе Общества».

Прошло немного времени послѣ открытія дѣятельности Совѣта, какъ подъ давленіемъ общественныхъ организацій былъ вынужденъ уйти съ поста Помощника по Гражданской Части и иниціаторъ его Б. П. Гартунгъ, возвратившійся къ прямымъ своимъ юрисконсультскимъ обязанностямъ *).

При просмотрѣ журналовъ Совѣта при Гражданскомъ Управленіи обращаетъ на себя вниманіе чрезвычайная широта и неопредѣленность его компетенціи. Впрочемъ, интересъ къ дѣятельности Совѣта сталъ очень быстро ослабѣвать. Характерно, что первыми перестали посѣщать засѣданія Совѣта какъ разъ представители Исполнительнаго Комитета и Совѣта Солдатскихъ и Рабочихъ Депутатовъ, которые особенно горячо настаивали на его образованіи. Уже въ февралѣ 1918 г. самоупразднился Исполнительный Комитетъ, а 10-го декабря того же года состоялось послѣднее засѣданіе Совѣта, на которомъ было постановлено объ его ликвидаціи при слѣдующей небезынтересной мотивировкѣ:

«ПОСТАНОВИЛИ: ...Принимая во вниманіе, что изъ числа указанныхъ во Временномъ Положеніи о Совѣтѣ общественныхъ организацій, представители коихъ входятъ въ составъ Совѣта, харбинскіе Исполнительный Комитетъ и Совѣтъ Рабочихъ и Солдатскихъ Депутатовъ и исполнительный органъ подобной же организаціи Союза служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ дороги, Главный Исполнительный Коми-

*) Въ настоящее время Б. П. Гартунгъ покинулъ службу на дорогѣ и выѣхалъ на родину въ Польшу.

тетъ сего Союза, прекратили свое существованіе, что представитель сего Союза въ Совѣтѣ Г. М. Плинкъ сложилъ свои полномочія, что при такихъ условіяхъ новый представитель Союза избранъ быть не можетъ, что линейныя общественныя организаціи (Исполнительные Комитеты и Совѣты Рабочихъ и Солдатскихъ Депутатовъ) въ настоящее время не функціонируютъ, что линейныя поселковыя управленія правомъ представительства своего въ Совѣтѣ и возбужденія въ таковомъ вопросовъ, за ничтожными исключеніями, за все время существованія Совѣта не пользовались, что изъ всѣхъ предусмотрѣнныхъ Временнымъ Положеніемъ о Совѣтѣ представителей мѣстныхъ общественныхъ организацій и учрежденій въ засѣданіяхъ Совѣта за истекшее полугодіе принималъ участіе лишь одинъ представитель Харбинскаго Общественнаго Управленія, что послѣднее, по роду предметовъ его вѣдѣнія, не является выразителемъ интересовъ всего населенія территоріи дороги, то, такимъ образомъ, нынѣ Совѣтъ лишенъ возможности собираться въ полномъ своемъ составѣ, предусмотрѣнномъ Временнымъ Положеніемъ о немъ, и что, наконецъ, общественность территоріи дороги вполнѣ достаточно проявила своими абсентеизмомъ и отсутствіемъ иниціативы индифферентное отношеніе къ Совѣту и доказала ненужность сего учрежденія,—признать, что при такомъ положеніи дѣлъ не только не имѣется надобности въ пересмотрѣ Положенія о Совѣтѣ въ части, касающейся его состава, но и самой необходимости въ существованіи сего учрежденія нѣтъ, а потому возбудить черезъ Управляющаго дорогою ходатайство объ упраздненіи Совѣта при Управленіи Гражданскою Частью».

Въ видѣ характернаго образчика постановленій, принимавшихся этимъ Совѣтомъ, позволительно привести нижеслѣдующее:

Какъ выше упоминалось, въ декабрѣ 1917 года впервые началась активная дѣятельность есаула Семенова на ст. Маньчжурія въ предѣлахъ полосы отчужденія. Изъ приводимой ниже выписки изъ журнала Совѣта отъ 3 января 1918 года за № 1 видно, какъ реагировалъ этотъ органъ на дѣятельность Семенова: «Просить Управляющаго дорогой срочно выяснить положеніе дѣла есаула Семенова, настоять на немедленномъ прекращеніи имъ самочинныхъ дѣйствій и, вмѣстѣ съ тѣмъ, отмѣнить всѣ сдѣланныя есауломъ Семеновымъ распоряженія; предварительно пригласить есаула Семенова въ засѣданіе Совѣта завтра къ 12 ч. дня».

Весьма замѣтную роль въ гражданской жизни полосы отчужденія въ этотъ періодъ игралъ Исполнительный Комитетъ Общественныхъ организацій, возникшій въ Харбинѣ, какъ упоминалось, въ началѣ марта 1917 года съ присяжнымъ повѣреннымъ В. И. Александровымъ во главѣ*). Харбинскій Исполнительный Комитетъ, въ составъ котораго вошли первоначально и представи-

*) Между прочимъ, Правленіе О-ва, всемѣрно стремясь идти навстрѣчу пожеланіямъ мѣстной общественности, ассигновало значительную сумму денегъ на нужды Исполнительнаго Комитета; подъ свои засѣданія и канцеляріи Исполнительный Комитетъ занялъ домъ-дворецъ, гдѣ раньше помѣщался Начальникъ Заамурскаго Округа и гдѣ теперь находится квартира Предсѣдателя Правленія Общества.

тели отъ Совѣта Солдатскихъ и Рабочихъ депутатовъ, имѣлъ тенденцію сосредоточить въ своихъ рукахъ управленіе не только городомъ Харбиномъ, но и всей полосой отчужденія, подчинивъ себѣ всѣ аналогичные комитеты, возникшіе въ линейныхъ поселкахъ. Однако, Совѣтъ Солдатскихъ и Рабочихъ Депутатовъ неохотно подчинялся Исполнительному Комитету и во многихъ случаяхъ дѣйствовалъ самочинно. Такъ, напримѣръ, исключительно по постановленію Совѣта Солдатскихъ Депутатовъ были арестованы въ ночь на 15 марта Начальникъ Заамурской Желѣзнодорожной Бригады генералъ Доріанъ, Начальникъ Желѣзнодорожнаго Полицейскаго Управленія полковникъ Горгопа и Полицеймейстеръ гор. Харбина полковникъ Арнольдъ.

Для разслѣдованія и ликвидаціи этого инцидента была по иниціативѣ Общаго Собранія офицеровъ харбинскаго гарнизона и Комитета судебныхъ дѣятелей образована особая слѣдственная комиссія и вскорѣ всѣ поименованныя лица за отсутствіемъ основной къ какому-либо опредѣленному обвиненію были освобождены.

Это былъ одинъ изъ сравнительно немногихъ насильственныхъ эксцессовъ революціи въ Харбинѣ.

Послѣ самоликвидаціи Совѣта дѣятельность Гражданскаго Управленія возвратилась къ своему первоначальному виду, тѣмъ болѣе, что революціонное настроеніе въ Харбинѣ къ этому времени пошло замѣтно на убыль. За то усиливалась дѣятельность Семенова на западной линіи дороги. Въ самомъ Харбинѣ начались военныя формированія. Крупнѣйшимъ событіемъ этого періода явилось убійство въ началѣ мая неизвѣстными лицами учителя Уманскаго *), трупъ котораго былъ обнаруженъ на шоссейной дорогѣ въ окрестностяхъ Харбина; вся обстановка этого убійства носила характеръ террористическаго акта. Была поднята на ноги милиція и судебныя власти, дѣйствовавшія еще на прежнихъ началахъ Судебныхъ Уставовъ Императора Александра II, но обнаружить убійцъ не удалось. Со стороны военныхъ организацій судебныя власти встрѣтили прямое и оскорбительное противодѣйствіе. Неудовлетворенный безрезультатностью слѣдствія, Главный Исполнительный Комитетъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, или такъ-называемый Гликъ, объявилъ забастовку, требуя установленія гарантій личной безопасности населенія и розыска убійцъ Уманскаго. Въ отвѣтъ на это генералъ Хорватъ, учитывая опасность забастовки и мотивируя свои дѣйствія тѣмъ, что дорога еще до революціонныхъ событій была объявлена на военномъ положеніи, а ему лично присвоено званіе Главноначальствующаго, а затѣмъ и комиссара Временнаго Правительства, издалъ постановленіе о высылкѣ членовъ Глика изъ полосы отчужденія.

*) Бывшій воспитатель Хабаровскаго Кадетскаго Корпуса.

Вскорѣ послѣ этихъ событій, 9 іюля 1918 г., генералъ Хорватъ выѣхалъ изъ полосы отчужденія на ст. Гродеково и объявилъ отсюда о сформированіи имъ новаго Русскаго Правительства; своимъ замѣстителемъ въ качествѣ Главноначальствующаго въ полосѣ отчужденія Д. Л. Хорватъ назначилъ генерала отъ кавалеріи Плѣшкова.

Одновременно въ Харбинъ возвратился изъ Петербурга генералъ Аѳанасьевъ и вступилъ въ исполненіе своихъ прежнихъ обязанностей Помощника Управляющаго дорогой по Гражданской Части.

Однако, само собою разумѣется, что при создавшихся къ этому времени исключительно трудныхъ и сложныхъ условіяхъ и царившей на дорогѣ разрухѣ дѣятельность Гражданской Части, несмотря на всѣ прилагавшіяся къ этому усилія, не могла протекать вполнѣ успѣшно и многія ея мѣропріятія и распоряженія не удавалось воплотить въ жизнь. Учитывая очевидное безсиліе боровшихся русскихъ группировокъ прійти къ какому-нибудь трезвому соглашенію, китайскія власти въ мартѣ 1920 года взяли администрированіе района Кит. Вост. жел. дор. въ свои руки, а 5 марта 1921 года Управленіе Гражданской Частью и самая должность Помощника Управляющаго по Гражданской Части, какъ публично-административный органъ, были упразднены; взамѣнъ учреждена должность Помощника Управляющаго дорогой по Общимъ Дѣламъ съ назначеніемъ на нее М. Е. Аѳанасьева, въ вѣдѣніе котораго перешли всѣ остальные отдѣлы упраздненнаго Гражданскаго Управленія, т.-е. Отдѣлы: Земельный, Врачебно и Ветеринарно-Санитарный, Учебный и т. д. Очеркъ дѣятельности этихъ Отдѣловъ найдетъ себѣ мѣсто въ спеціальныхъ главахъ II-го тома обзора, настоящій же томъ представляется цѣлесообразнымъ завершить описаніемъ основаній и характера дѣятельности органовъ Общественнаго Управленія въ городахъ и поселкахъ полосы, какъ вопросу, имѣющему самую тѣсную связь съ только что описанной организаціей Гражданскаго Управленія, являющагося его производною и неразрывною частью.

Городскія и поселковыя Общественныя Управленія въ полосѣ отчужденія.

Глава XXI.

История ихъ возникновенія и развитія. Отношенія къ нимъ китайскихъ властей и иностранныхъ консуловъ; современное положеніе этого вопроса. Дѣятельность Харбинскаго и Маньчжурскаго Общественныхъ Управленій.

Примѣнительно къ § 2 договора на постройку дороги, гласящему: «направленіе линіи будетъ установлено представителями Предсѣдателя Общества, назначеннаго Китайскимъ Правительствомъ, по взаимному соглашенію съ инженерами Общества и мѣстными властями. При трассировкѣ этой линіи кладбища, могилы, равно какъ города и деревни должны быть, по возможности, обходимы и оставляемы въ сторонѣ»,—К. В. ж. д. прошла почти на всемъ своемъ пути, минуя существовавшіе въ моментъ постройки китайскіе города и другія крупныя поселенія. Такимъ образомъ, въ сторонѣ отъ линіи на большемъ или меньшемъ разстояніи остались такіе пункты, какъ: Хайларъ, Цицикаръ, Ашихэ, Нингута, Куаньченцзы, Мукденъ и др.

Естественно, что послѣ постройки дороги немедленно же стали образовываться по линіи ея, вблизи станцій и разъѣздовъ, новые поселки и города, населенные прежде всего служащими и рабочими дороги, а въ послѣдующіе годы около нихъ осѣдали и всѣ тѣ, чьи интересы такъ или иначе были связаны съ дорогой, т.-е. подрядчики, торговцы, промышленники и т. д. Такимъ образомъ, въ подобныхъ поселкахъ и городахъ неизбѣжно преобладало русское населеніе съ соотвѣтствующимъ европейскимъ укладомъ и обстановкой

жизни. При этомъ, чѣмъ важнѣе была станція, тѣмъ крупнѣе образовывался около нея поселокъ; вообще на первыхъ порахъ развитіе поселковъ всецѣло зависѣло отъ желѣзной дороги.

Около административнаго центра К. В. ж. д.—ст. Харбинъ, образовался наибольшій по количеству населенія и наиболѣе важный въ торговомъ и промышленномъ отношеніи поселокъ; при конечной станціи дороги, на мѣстѣ соединенія ея съ Забайкальской линіей, образовался второй по величинѣ и значенію поселокъ—Маньчжурія, а затѣмъ и при всѣхъ деповскихъ станціяхъ создались болѣе или менѣе крупные населенные пункты. Независимо отъ своего прямого желѣзнодорожнаго значенія и вѣса, получили свое развитіе лишь станція Фуляэрди и разъѣзды Эхо и Лаошаогоу, являвшіеся мѣстами стоянки значительныхъ частей охранной стражи.

Образованіе населенныхъ пунктовъ, такимъ образомъ, носило въ полосѣ отчужденія Кит. Вост. жел. дороги крайне своеобразный характеръ, и они явились по преимуществу типичными желѣзнодорожными станціонными поселками и городами. Въ конечномъ итогѣ это поневолѣ было нѣчто похожее на европейскую, преимущественно русскую, колонизацію страны.

Управленіе такими поселками, образовавшимися всецѣло подъ вліяніемъ дороги и органически связанными съ нею, при условіи существовавшаго права экстерриторіальности не только русскихъ, но и другихъ иностранцевъ, казалось, должно было приближаться къ управленію въ другихъ образовавшихся на территоріи Китая иностранныхъ концессіяхъ *). Въ данномъ случаѣ концессіонеромъ на земли въ полосѣ отчужденія явилось Общество К. В. ж. д., за которымъ по договору 1896 г. признавалось право администрированія своихъ земель.

Осуществленіе этого права послѣ постройки дороги и сдачи ея въ эксплоатацію вначалѣ совершалось черезъ посредство административныхъ органовъ Управленія дороги. Но при завѣдываніи хозяйствомъ городовъ и поселковъ администрація дороги не обходилась безъ участія самого населенія. Для завѣдыванія городскимъ хозяйствомъ въ Харбинѣ уже въ 1903 году было организовано при Управленіи дороги особое совѣщаніе по благоустройству города съ участіемъ въ немъ представителей населенія. Первоначальной задачей этого совѣщанія, открывшагося 22-го октября 1903 года, былъ вопросъ о замощеніи улицъ Пристани. Въ немъ участвовали представители дороги П. М. Дорогунцевъ, В. П. Лепешинскій и Е. В. Даніель, завѣдывавшій полиціей А. І. Заремба, харбинскій полицеймейстеръ Макутинъ. Отъ городско-

*) Напримѣръ—въ Ханькоу, Шанхаѣ, Тяньцзинѣ.

го населенія были избраны Б. О. Зазулинскій, М. Т. Гонцовъ, В. Н. Лютиковъ, П. М. Марковъ, С. М. Ваховскій, Е. Э. Бергъ и Г. А. Некрасовъ *).

Предсѣдатель совѣщанія указалъ на предстоящія работы по замощенію улицъ, которое надлежало произвести средствами домовладѣльцевъ и арендаторовъ участковъ. Указанные выше представители харбинскаго населенія заявили, что они избраны (20 октября) немногочисленнымъ собраніемъ горожанъ, не имѣвшихъ представленія о будущихъ функціяхъ избираемыхъ представителей, и что поэтому они не считаютъ себя компетентными для принятія опредѣленныхъ рѣшеній.

Заявленіе горожанъ было принято во вниманіе; Управляющій дорогою немедленно же объявилъ о новыхъ выборахъ представителей населенія (приказомъ отъ 1 ноября № 164) на болѣе широкихъ началахъ. Домовладѣльцы и арендаторы приглашались выбрать представителей по одному на 20 человѣкъ избирателей. А представители, въ свою очередь, должны уже были избрать двѣнадцать человѣкъ Уполномоченныхъ для участія въ работахъ совѣщанія. Къ выборамъ приглашалось наряду съ русскимъ и китайское населеніе города. Выборы представителей должны были состояться въ теченіе двухъ недѣль со дня объявленія приказа въ «Харбинскомъ Вѣстникѣ», а избраніе Уполномоченныхъ черезъ 5 дней послѣ избранія представителей, во всякомъ случаѣ не позже 23 ноября.

Впослѣдствіи къ участію въ этомъ примитивномъ Самоуправленіи были приглашены, кромѣ домовладѣльцевъ и арендаторовъ, также владѣльцы торговопромышленныхъ предпріятій. Этому совѣщанію, или, какъ окрестили его обыватели, «мостовой комиссіи» пришлось потомъ въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ нести труды по элементарному благоустройству города, - замощенію улицъ Пристани и ихъ освѣщенію. Впослѣдствіи въ сферу компетенціи мостовой комиссіи вошли наемъ и содержаніе уличныхъ сторожей. Въ этомъ совѣщаніи можно видѣть зачатокъ будущаго Харбинскаго Общественнаго Управленія.

По мѣрѣ образованія и развитія поселковъ и городовъ при станціяхъ дороги, изъ которыхъ нѣсколько вскорѣ же послѣ своего основанія превратилось, какъ отмѣчено выше, въ крупные промышленные и торговые центры, возникъ вопросъ о созданіи уже постоянныхъ органовъ мѣстнаго Самоуправленія и о передачѣ имъ функцій по завѣдыванію хозяйственной жизнью и благоустройствомъ поселковъ. Вопросъ объ организаціи городскихъ и посел-

*) См. Тишенко. «Кит. Вост. жел. дорога».

ковыхъ Общественныхъ Управленій особенно остро возникъ тотчасъ же послѣ окончанія русско-японской войны, когда еще продолжалась эвакуація войскъ изъ Маньчжуріи и когда передъ русской властью въ связи съ этой эвакуаціей особенно остро всталъ общій вопросъ объ организаціи Гражданскаго Управленія на территоріи полосы отчужденія *).

По предложенію Министра Финансовъ Пріамурскій Генералъ-Губернаторъ генералъ Гродековъ образовалъ въ Харбинѣ подъ предсѣдательствомъ Главнаго Начальника тыла войскъ Дальняго Востока генералъ-лейтенанта Иванова, а затѣмъ его замѣстителя генералъ-лейтенанта Кондратовича, комиссію для обсужденія вопроса о введеніи Городского Самоуправленія въ г. Харбинѣ. Эта комиссія признала необходимымъ организовать таковое на общихъ основаніяхъ, установленныхъ для городовъ Имперіи, т.-е. примѣнительно къ Городовому Попoложенію 1902 года.

Выработанные комиссіей проэкты были переданы на заключеніе «наиболѣе вліятельныхъ горожанъ г. Харбина», а именно, сюда вошли: Ф. Рифъ, М. Самсоновичъ, И. Д. Мягковъ, Гойсинву, В. Н. Лютиковъ, Т. Д. Бр. Агишевы и С-вья, Н. А. Туркинъ, Г. А. Некрасовъ, Т. Д. Агѣевы и Ко, Е. Добисовъ, Джанванцуанъ, В. Ф. Ковальскій, Е. Э. Бергъ, Н. Д. Постовскій и И. В. Кулаевъ.

Какъ видно изъ этого списка, въ числѣ представителей горожанъ Харбина, разсматривавшихъ вопросъ объ Общественномъ Управленіи города, были и представители китайскаго населенія.

Матеріалы Харбинской комиссіи съ заключеніемъ генерала Гродекова были переданы на разсмотрѣніе особаго Совѣщанія при Министерствѣ Финансовъ, состоявшагося 27 іюня и 6 іюля 1906 года подъ предсѣдательствомъ товарища Министра Финансовъ М. И. Чистякова и при участіи представителей Министерствъ Финансовъ, Иностранныхъ Дѣлъ и Правленія Общества Китайской Восточной желѣзной дороги.

Далѣе этотъ же вопросъ разсматривали въ связи съ общимъ вопросомъ о Гражданскомъ Управленіи полосы отчужденія въ еще болѣе авторитетномъ Совѣщаніи въ составѣ Министровъ Финансовъ, Военнаго и Иностранныхъ Дѣлъ, при чемъ изъ восходившаго на Высочайшее усмотрѣніе журнала этого Совѣщанія отъ 17 и 24 октября 1906 года видно, что были проэктированы слѣдующія общія основанія устройства Гражданскаго и Общественнаго Управленія на территоріи К. В. ж. д.

---

*) Впервые о Гражданскомъ Управленіи говорится уже въ объявленныхъ 1 іюля 1903 года «общихъ основаніяхъ Управленія дороги».

ПРОЭКТЪ

общихъ основаній устройства Гражданскаго Управленія на территоріи Китайской Восточной желѣзной дороги.

1. Гражданское управленіе на означенной территоріи вводится Обществомъ Китайской Восточной желѣзной дороги по праву, представленному ему желѣзнодорожной концессіей и уставомъ Общества, съ соблюденіемъ существующихъ трактатовъ.

2. Въ Харбинѣ и другихъ населенныхъ пунктахъ территоріи дороги, гдѣ это признано будетъ возможнымъ, вводится Общественное Управленіе при участіи выборныхъ отъ мѣстнаго населенія лицъ, но съ сохраненіемъ непосредственной зависимости учрежденій мѣстнаго самоуправленія отъ Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, причемъ завѣдываніе полиціею должно остаться въ рукахъ названнаго Общества. Имъ же осуществляется и завѣдываніе мѣстными нуждами въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ не будетъ образовано Общественнаго Управленія.

3. Вѣдѣнію Общественнаго Управленія подлежитъ въ каждомъ отдѣльномъ пунктѣ на полосѣ отчужденія подъ Китайскую Восточную желѣзную дорогу опредѣленная, обозначаемая на утверждаемомъ Правленіемъ Общества планѣ территорія въ составѣ земель Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, городского поселенія и частныхъ владѣльцевъ. Всѣ находящіеся на означенной территоріи улицы, общественныя площади, сады, парки, мосты и т. п. поступаютъ въ завѣдываніе Общественнаго Управленія съ тѣмъ, что обращеніе ихъ для другихъ цѣлей, кромѣ общественнаго пользованія, можетъ послѣдовать не иначе, какъ съ разрѣшенія правленія Общества.

4. Передача въ вѣдѣніе Общественнаго Управленія устройствъ, возведенныхъ Обществомъ Китайской Восточной желѣзной дороги и находящихся на подвѣдомственной Общественному Управленію территоріи, производится въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ по соглашенію между Правленіемъ Общества и Общественнымъ Управленіемъ.

5. Кругъ дѣятельности и организація Общественныхъ Управленій опредѣляются особыми Положеніями, утверждаемыми Правленіемъ Общества.

6. Общественныя Управленія при удовлетвореніи мѣстныхъ нуждъ дѣйствуютъ въ предѣлахъ имѣющихся у нихъ средствъ, которыя составляются изъ сборовъ съ земель, домовъ, торговли и промысловъ и прочихъ сборовъ, устанавливаемыхъ на основаніи упомянутыхъ въ статьѣ 5 положеній.

7. Въ тѣхъ пунктахъ на территоріи Китайской Восточной желѣзной дороги, гдѣ Общественныя Управленія не введены, удовлетвореніе мѣстныхъ нуждъ производится за счетъ сборовъ, устанавливаемыхъ вмѣсто натуральной повинности органами Общества съ утвержденія Управляющаго дорогою.

8. Для надзора за дѣлами Общественныхъ Управленій на территоріи дороги и для завѣдыванія дѣлами тѣхъ пунктовъ, гдѣ таковыхъ Управленій не имѣется, а также для разсмотрѣнія и утвержденія въ подлежащихъ случаяхъ постановленій Общественныхъ Управленій, учреждается при Управляющимъ дорогою, въ видѣ особаго от-

дѣла, Управленіе Гражданскою Частью. Непосредственное завѣдываніе симъ послѣднимъ Управленіемъ возлагается, подъ руководствомъ Управляющаго дорогою, на помощника его по Гражданской Части.

9. Для удовлетворенія общественныхъ нуждъ, которыя являются общими для всей территоріи Китайской Восточной желѣзной дороги, и на расходы по Гражданскому Управленію изъ мѣстныхъ по каждому поселенію сборовъ отчисляется ежегодно въ распоряженіе Управленія дороги не свыше 5 проц. этихъ сборовъ. Ближайшее опредѣленіе размѣра такого отчисленія производится Управляющимъ дорогою по соглашенію съ подлежащими Общественными Управленіями.

10. Жалобы на дѣйствія по Гражданскому Управленію разрѣшаются Правленіемъ Общества.

Выработанныя въ дальнѣйшемъ примѣнительно къ этимъ общимъ основаніямъ и одобренныя Правленіемъ Общества еще 5 января 1907 года «Положеніе объ Общественномъ Управленіи въ Харбинѣ и Правила о введеніи въ дѣйствіе этого Положенія были въ томъ же году подвергнуты еще одному детальному обсужденію уже на мѣстѣ, въ Харбинѣ, въ особомъ Совѣщаніи изъ представителей мѣстнаго населенія подъ предсѣдательствомъ посѣтившаго Харбинъ члена Совѣта Министра Финансовъ И. П. Шипова.

Еще до этого времени, начиная съ 1904 года, въ Харбинѣ въ цѣломъ рядѣ собраній обсуждались вопросы, связанные съ введеніемъ Общественнаго Управленія, въ частности по поводу самообложенія на городскія нужды, которое предлагалось администраціей взамѣнъ принудительныхъ сборовъ съ ея стороны.

Однако, обнаружилась довольно сильная заминка по этому поводу, обусловленная, главнымъ образомъ, пессимистическими взглядами представителей населенія на то, чтобы послѣднее могло принять на себя всѣ обязанности по веденію труднаго и сложнаго городского хозяйства; въ связи съ этимъ многолюдныя собранія, на которыхъ обсуждались перспективы будущаго Самоуправленія, высказывались скорѣе неблагопріятно по отношенію къ реформѣ. Болѣе успѣшно пошло дѣло съ упомянутымъ пріѣздомъ И. П. Шипова, имѣвшаго главной своей задачей ближайшее выясненіе причинъ экономическаго кризиса того времени на русскомъ Дальнемъ Востокѣ и въ Сѣверной Маньчжуріи.

На состоявшемся 18-го сентября 1907 года общемъ собраніи арендаторовъ земельныхъ участковъ, владѣльцевъ домовъ и торгово-промышленнных заведеній въ предѣлахъ поселковъ Харбина-Пристани и Новаго Города были избраны для веденія переговоровъ съ И. П. Шиповымъ относительно организаціи Общественнаго Управленія въ Харбинѣ десять Уполномоченныхъ а именно: К. И. Кайдо, Е. Э. Бергъ, И. В. Кулаевъ, С. Г. Барскій, М. И. Фридъ, И. С. Фридэ, Е. Д. Мягковъ, И. Ф. Соловей, М. Л. Самсоновичъ, В. А. Семянни-

ковъ и три кандидата къ нимъ: Н. Д. Постовскій, Г. О. Левинциглеръ и В. К. Вельсъ. Въ виду того, что К. И. Кайдо и М. Л. Самсоновичъ не могли принять участія въ работахъ Уполномоченныхъ, ихъ замѣнили Н. Д. Постовскій и Г. О. Левинциглеръ. Предсѣдателемъ своимъ уполномоченные избрали М. И. Фрида.

Совмѣстныя засѣданія И. П. Шипова съ Уполномоченными происходили при участіи представителей Управленія дороги: г.-м. Д. Л. Хорвата, помощниковъ его кн. С. Н. Хилкова и ген.-лейт. Гронбчевскаго, Начальника Земельнаго Отдѣла, его помощника и секретаря И. П. Шипова—М. О. Батшева 22, 23 и 25 сентября и 5, 10, 12 и 17 октября въ залѣ Совѣта Управленія дороги. На нѣкоторыхъ засѣданіяхъ присутствовалъ также Россійскій Генеральный Консулъ въ Харбинѣ.

Первыя засѣданія (22, 23 и 25 сентября) были посвящены постатейному разсмотрѣнію Положенія объ Общественномъ Управленіи въ Харбинѣ и Правилъ о введеніи въ дѣйствіе этого Положенія, одобренныхъ Правленіемъ Общества Китайской Восточной желѣзной дороги 5-го января 1907 года. По подробномъ обсужденіи въ первомъ чтеніи сдѣланныхъ Уполномоченными по многимъ статьямъ этого Положенія замѣчаній, а также разъясненій и возраженій со стороны И. П. Шипова и представителя Управленія дороги, И. П. Шиповымъ были выработаны новые проэкты Положенія и Правилъ объ его введеніи, разосланные въ печатныхъ экземплярахъ всѣмъ членамъ совѣщанія. Затѣмъ исправленные проэкты эти были подвергнуты вторичному чтенію 12-го октября и третьему, окончательному, обсужденію—17-го октября.

Въ конечномъ результатѣ совѣщаніе остановилось на слѣдующихъ пунктахъ:

1. На основаніи ст. 7 проэкта Положенія объ Общественномъ Управленіи въ Харбинѣ на городскія средства относится соотвѣтствующая часть расходовъ по содержанію харбинской полиціи, опредѣляемая по соглашенію Управляющаго дорогой съ Общественнымъ Управленіемъ. По даннымъ Гражданскаго Управленія дѣйствительный расходъ на содержаніе полиціи исключительно для городскихъ нуждъ въ предѣлахъ территоріи, которую предполагалось передать въ вѣдѣніе Общественнаго Управленія, составлялъ около 170.000 рублей въ годъ.

Уполномоченными было заявлено о затруднительности для города принять на себя такой крупный расходъ. Они просили ограничить издержки города по содержанію полиціи суммою не свыше 30 тысячъ рублей. По обсужденію этого вопроса участіе города въ расходахъ по содержанію харбинской общей полиціи было установлено на первое трехлѣтіе послѣ введенія Общественнаго Управленія въ размѣрѣ 10% всего обыкновеннаго городского расходнаго бюджета.

Что же касается муниципальной инспекціи, т. е. торговой, санитарной и т. д.,

то она должна состоять въ распоряженіи Городского Совѣта и содержаться всецѣло на городскія средства.

2. На возбужденный Уполномоченными вопросъ, на какихъ основаніяхъ Городскому Управленію могутъ быть переданы общественныя учрежденія, какъ то: скотобойня, пожарныя части и т. д., а также больница для заразныхъ, И. П. Шиповымъ было разъяснено, что всему имѣющему быть переданнымъ Общественному Управленію имуществу должна быть составлена оцѣнка на основаніи ст. 3 проэкта Правилъ, причемъ выяснившаяся такимъ образомъ сумма, для облегченія бюджета города на первое время, должна быть записана безпроцентнымъ за городомъ долгомъ Обществу Китайской желѣзной дороги, погашеніе котораго имѣетъ начаться по истеченіи 10 лѣтъ со дня введенія Общественнаго Управленія и должно быть произведено равными ежегодными платежами не позднѣе, чѣмъ въ продолженіи дальнѣйшихъ 10 лѣтъ.

Относительно больницы для заразныхъ, сооруженной и содержимой на спеціальный сборъ, И. П. Шиповымъ было указано, что эта больница будетъ передана городу безвозмездно; ему же поступитъ и остатокъ отъ означеннаго сбора, который долженъ и въ будущемъ служить не нужды упомянутой больницы.

3. Согласно ст. 3 Правилъ Городской Совѣтъ принимаетъ отъ Общества всѣ дѣла, документы, договоры, а также остатки сборовъ, относящіеся къ хозяйству и благоустройству города; поэтому Уполномоченные просили выяснить, какъ велики эти остатки. По даннымъ Управленія дороги, однако, установлено, что отъ таковыхъ сборовъ, за исключеніемъ указаннаго въ п. 2, не только не имѣется остатковъ, но что произведенные дорогою на городскія нужды расходы во много разъ превышаютъ сумму поступившихъ сборовъ.

4. Съ цѣлью оказанія городу содѣйствія при взысканіи имъ недоимокъ съ неисправныхъ плательщиковъ признано возможнымъ установить, чтобы Земельный Отдѣлъ Управленія К. В. ж. д. соглашался на переводъ расположенныхъ въ чертѣ города участковъ на новыхъ арендаторовъ только при условіи погашенія всѣхъ числящихся на этихъ участкахъ недоимокъ по городскимъ сборамъ.

5. Уполномоченными было выражено пожеланіе, чтобы при назначеніи торговъ на участки, какъ въ городской чертѣ, такъ и смежные съ ней на востокъ, сѣверо-востокъ и юго-востокъ, Управленіе дороги вступало въ соглашеніе съ Городскимъ Управленіемъ, какъ это дѣлалось и до сихъ поръ въ отношеніи комиссіи по благоустройству.

По обмѣнѣ мнѣній И. П. Шиповъ нашелъ возможнымъ согласиться на удовлетвореніе этого пожеланія съ тѣмъ, чтобы разногласія между Управленіемъ Китайской Восточной желѣзной дороги и Городскимъ Общественнымъ Управленіемъ по настоящему вопросу разсматривались Правленіемъ Общества на основаніи ст. 54 проэкта Положенія. Вмѣстѣ съ тѣмъ, признано было полезнымъ установить на планѣ районы земель Общества внѣ городской черты, къ которымъ, при сдачѣ въ долгосрочную аренду, долженъ примѣняться вышеуказанный порядокъ.

6. Вслѣдствіе выраженнаго Уполномоченными пожеланія, чтобы смежные съ городской чертой участки, продаваемые дорогою, подлежали, по мѣрѣ продажи, обло-

женію городскими сборами, по подробномъ разсмотрѣніи сего вопроса признано возможнымъ установить, чтобъ въ городскую черту включались участки, которые, по введеніи Общественнаго Управленія, будутъ сданы въ долгосрочную аренду въ предѣлахъ шестидесяти-саженной полосы отъ городской черты; расположенные же на этой полосѣ участки, сданные до времени введенія Общественнаго Управленія въ долгосрочную аренду, присоединяются къ городской территоріи въ порядкѣ п. о ст. 38 и ст. 30 проэкта Положенія.

7. Городскими Уполномоченными было выражено пожеланіе о предоставленіи городу взимать сборы, какъ за причалъ судовъ, такъ и за выгрузку товаровъ, за исключеніемъ грузовъ, привозимыхъ и вывозимыхъ для нуждъ желѣзной дороги, по всему берегу, прилегающему, къ городской чертѣ на протяженіи отъ желѣзнодорожнаго моста до участка, отводимаго городу для пристани и склада дровъ сѣна и угля. По обсужденіи этого вопроса И. П. Шиповымъ было заявлено, что по техническимъ условіямъ расположенія желѣзнодорожныхъ путей вдоль берега предоставленіе городу распоряженія линіей причала и береговой полосой весьма затруднительно. При такихъ условіяхъ взиманіе самимъ городомъ причальнаго и попуднаго сборовъ было бы крайне неудобно. При томъ сборы эти не окупаютъ даже расходовъ Общества по содержанію пристаней, устройству мостковъ и т. д. Принимая, однако, во вниманіе возможность развитія этихъ сборовъ въ будущемъ и идя навстрѣчу пожеланіямъ г.г. Уполномоченныхъ, И. П. Шиповъ согласился представить Правленію Общества о томъ, чтобы изъ взимаемыхъ Обществомъ Китайской Восточной желѣзной дороги причальнаго и попуднаго сборовъ съ частныхъ судовъ и грузовъ по правому берегу р. Сунгари на протяженіи между Артиллерійской улицей и желѣзнодорожнымъ мостомъ половина передавалась дорогою Общественному Управленію по его введеніи. На участкѣ же, отводимомъ городу подъ пристани и склады дровъ, угля и сѣна, внѣ городской черты, установленіе причальнаго и попуднаго сборовъ, поступающихъ полностью въ пользу города, будетъ зависѣть отъ Общественнаго Управленія.

8. На основаніи журнальнаго постановленія Правленія Общества Китайской Восточной желѣзной дороги отъ 17-го апрѣля 1907 года за № 3135 Общественному Управленію въ Харбинѣ отводились нижеуказанныя земли въ городской чертѣ приблизительно въ слѣдующихъ размѣрахъ:

подъ	паркъ въ Новомъ Городѣ	55.000	к. с.
»	базаръ Новаго Города	5687	» »
»	садъ на Пристани	11.266	» »
»	базаръ на Пристани	28.596	» »
»	зданіе Городского Совѣта	2.392	» »
»	2 средне учебныхъ заведенія	4.000	» »
для	2 городскихъ училищъ	2.000	» »
»	2 пожарныхъ командъ	2.000	» »
»	электрической станціи и трамвая	5.000	» »
подъ	почтово-телеграфную контору и телефон. станціи.	1.000	» »

подъ народный домъ	331	к. с.
» общія отхожія мѣста	100	» »
Итого	117.872	к. с.

Сверхъ того, вслѣдствіе заявленія уполномоченныхъ о желательности для города обладать пристанями и участками подъ склады товаровъ вблизи рѣки Сунгари, Совѣщаніемъ 11-го октября былъ произведенъ осмотръ всѣхъ имѣющихся таковыхъ участковъ между понтоннымъ и желѣзнодорожнымъ мостами. Въ слѣдующемъ затѣмъ засѣданіи (12-го октября) И. П. Шиповымъ была выражена готовность ходатайствовать передъ Правленіемъ Общества объ отводѣ городу участковъ между мельницами Зазулинскаго и Маньчжурскаго Мукомольнаго Товарищества и Пекинской Духовной Миссіей за №№ 18—24 и 33—45, общей площадью до 5613 кв. саж. съ тѣмъ, чтобы отъ рѣки были оставлены достаточные проѣзды для безпрепятственной перевозки грузовъ на отводимые городу участки.

Внѣ городской черты, согласно вышеупомянутому журналу Правленія, городу отводилась безвозмездно площадь въ 15.408 кв. саж. для пристани и складовъ сѣна, дровъ и угля, лежащая за Механическими Мастерскими, существующая бойня приблизительно съ 16.800 кв. саж. земли при ней и кладбище, а также 50 десятинъ подъ выгонъ и свалки нечистотъ съ тѣмъ, чтобы мѣсто и условія этого послѣдняго отвода были опредѣлены по соглашенію Управленія дороги съ Городскимъ Совѣтомъ и съ утвержденія Правленія.

По этому поводу уполномоченными было заявлено о крайней настоятельности увеличенія площади земель, передаваемыхъ внѣ города, до 500 десятинъ. Заявленіе это было подробно разсмотрѣно. При этомъ оказалось, что при ходатайствѣ о таковомъ отводѣ имѣются въ виду не какія-либо опредѣленныя и точно выясненныя нужды, а предположенія о возникновеніи подобной потребности въ будущемъ. При такомъ положеніи этого вопроса И. П. Шиповъ нашелъ возможнымъ, во вниманіе къ заявленіямъ уполномоченныхъ, представить Правленію объ увеличеніи площади подъ выгонъ и свалки съ 50 до 100 десятинъ, относительно же удовлетворенія будущихъ нуждъ города было признано, что оно можетъ въ свое время послѣдовать на основаніяхъ, изложенныхъ ниже въ п. 10.

9. На основаніи вышеприведеннаго журнала Правленія отводъ перечисленныхъ выше земель, за исключеніемъ базаровъ и площади для пристани и складовъ угля, дровъ и сѣна, обусловливается обязательствомъ Общественнаго Управленія не эксплоатировать ихъ съ цѣлью извлеченія выгодъ. Съ своей стороны уполномоченные, указывая на крайнюю стѣснительность этой оговорки для городского хозяйства, просили о передачѣ земель городу безъ ограниченія права пользованія ими. Изъ обмѣна мнѣній по настоящему вопросу выяснилось, что уполномоченные отнюдь не имѣютъ въ виду долгосрочнаго отчужденія переданныхъ городу земель и что въ интересахъ общаго блага настоящихъ и будущихъ жителей города Харбина необходимо оградить отъ обращенія на какія-либо другія цѣли, кромѣ тѣхъ, для которыхъ земли отводятся, всѣ указанныя въ ст. 3 «Положенія» пространства, въ томъ числѣ паркъ (55.000 кв. саж.), садъ (11.266 кв. саж.), базаръ въ Новомъ городѣ (5.687 кв.

саж. и 20.000 кв. саж. изъ базара на Пристани, а равно 2.000 кв. саж. для постройки городскихъ училищъ, 2.000 кв. саж. для пожарныхъ частей и около 16.800 кв. саж. при бойнѣ. Затѣмъ, всѣ остальныя земли (42.940 кв. саж.), служа, конечно, главнымъ образомъ, цѣлямъ, для которыхъ онѣ предназначены, могутъ обращаться временно и на другія городскія потребности, въ томъ числѣ и для извлеченія изъ нихъ выгодъ путемъ сдачи ихъ въ аренду на срокъ не свыше 3 лѣтъ.

10. По возбужденному Уполномоченными ходатайству объ уступкѣ Общественному Управленію земель при надобности въ нихъ въ будущемъ на особо льготныхъ условіяхъ, была прочитана нижеслѣдующая выдержка изъ телеграммы Правленія Общества Управляющему дорогою отъ 27-го апрѣля 1907 года за № 6736: «Въ дальнѣйшемъ, по мѣрѣ наростанія потребностей города въ участкахъ для общественныхъ сооруженій, таковые участки могутъ быть предоставляемы городу, какъ въ городской чертѣ, такъ и внѣ ея, на льготныхъ условіяхъ, которыя будутъ вырабатываться въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ по соглашенію Общества съ Общественнымъ Управленіемъ». По этому поводу И. П. Шиповымъ было разъяснено, что выраженіе «на льготныхъ условіяхъ» надо понимать слѣдующимъ образомъ:

Если Правленіе признаетъ, что просьба города объ отводѣ того или другого участка свободной земли вызывается общественной пользой, то оно можетъ предоставить такой участокъ безвозмездно; если же участокъ предназначается для извлеченія изъ него выгодъ, то Правленіе можетъ сдѣлать уступку въ цѣнѣ, или разсрочку уплаты, или даже въ особо уважительныхъ случаяхъ обѣ льготы вмѣстѣ.

Окончательно выработанный наконецъ проэктъ Положенія и правилъ объ Общественныхъ Управленіяхъ, въ основу которыхъ было положено такимъ образомъ дѣйствовавшее въ Россіи Городовое Положеніе 1902 года, съ соотвѣтствующими мѣстнымъ условіямъ и времени измѣненіями, былъ утвержденъ для Харбина по журналу Правленія Общества К. В. ж. д. отъ 10-го ноября 1907 года за № 3602*), а затѣмъ было приступлено къ введенію его въ дѣйствіе. Организацію Общественныхъ Управленій въ другихъ поселкахъ полосы отчужденія рѣшено было осуществить постепенно, переходя къ менѣе крупнымъ и менѣе важнымъ поселкамъ, при чемъ предполагалось въ конечномъ итогѣ распространить дѣйствіе Положенія въ первую очередь на всѣ болѣе крупные поселки, превышающіе количествомъ жителей 2,000 человѣкъ, а затѣмъ—до 1,000 человѣкъ и т. д.

О количествѣ населенія въ поселкахъ на линіи К. В. ж. д. въ 1907 году Земельнымъ Отдѣломъ были представлены слѣдующія статистическія данныя:

*) См. приложеніе 18-е.

Количество жителей обоего пола.

Поселки при станціяхъ и разъѣздахъ.	Число жителей.	
Станція Пограничная	2,830	человѣкъ.
Благовѣщенскій поселокъ при станціи Пограничной	325	»
Итого	3,155	человѣкъ.
Станція Сяосуйфынъ	395	человѣкъ.
» Силиньхэ	445	»
» Мулинъ	1,985	»
» Тайпинлинъ	33	»
» Мацяохэ	40	»
» Даймагоу	675	»
» Мадаоши	437	»
» Муданьцзянъ	383	»
» Хайлинъ	572	»
» Шанши	91	»
Разъѣздъ Эхо	928	»
Станція Ханьдаохэцзы	3,350	»
» Гаолиндзы	204	»
» Шитоухэцзы	1,759	»
» Вейшахэ	735	»
» Имяньпо	3,981	»
» Уцзими	845	»
» Маоэршань	837	»
» Сяолинъ	128	»
» Эрцендзянцзы	331	»
» Ашихэ	583	»
Разъѣздъ Хульминхе	20	»
» Пелинцхэ	22	»
» Нагорный	8	»
» Шито и Отто	43	»
» Сандаводи	40	»
» Сарахэцзы	908	»
» Вѣрахэцзы	23	»
» Симахэцзы	19	»

Разъѣздъ	Лидахэцзы	115	человѣкъ.
»	Тутахэцзы	50	»
»	Яблоня	550	»
»	Казанцево	143	»
»	Лукашево	28	»
»	Самохвалово	55	»
»	Уцзимихе	90	»
»	» Угольныя копи	1,330	»
»	Хунхузскій*) (Ми-фунъ)	67	»
»	Эрдахэцзы	81	»
»	Известковый	189	»
»	Тайягоу	23	»
»	Ченъ	98	»
»	Ченгаузъ	73	»
	Итого по Восточному Отдѣленію	25,890	человѣкъ.
Станція	Маньчжурія	5,577	человѣкъ.
»	Чжалайноръ	59	»
»	» Угольныя копи	1,369	»
»	Хайларъ	4,375	»
»	Мяньдухэ	445	»
»	Иректэ	335	»
»	Хинганъ	131	»
Разъѣздъ	Петля	177	»
Станція	Бухэду	2,767	»
»	Чжаланьтунь	1,643	»
»	Фуляэрди	1,777	»
»	Цицикаръ	2,983	»
»	Аньда	288	»
	Итого по Западному Отдѣленію	20,494	человѣка.
	По Южной вѣткѣ	2,486	человѣкъ.
	Всего по линіи	48,870	человѣкъ.

*) Теперь «Медовый».

Составъ населенія характеризовался слѣдующими данными:

РАЙОНЫ ДОРОГИ.	РУССКИХЪ				Итого русскихъ.	Китайцевъ.	Корейцевъ.	Японцевъ.	Проч. нац.	ВСЕГО.
	Служащихъ.		Прочихъ.							
	Мужчинъ и женщинъ.	Дѣтей.	Мужчинъ и женщинъ.	Дѣтей.						
Восточное Отдѣленіе . .	3395	1262	3732	742	9135	15383	1177	160	39	25890
Западное Отдѣленіе . .	4322	850	7892	1773	14837	5657	—	—	—	20494
Южная вѣтка	503	71	226	49	849	1637	—	—	—	2486
ИТОГО . .	8220	2183	11850	2564	24817	24053				48870

Эти цифры легли въ основу соображеній относительно порядка введенія въ поселкахъ Общественныхъ Управленій. Для насъ въ настоящее время онѣ интересны, какъ характеристика состоянія отдѣльныхъ поселковъ и общаго количества населенія въ нихъ къ моменту введенія органовъ самоуправленія; съ другой стороны онѣ даютъ основаніе судить о происшедшихъ съ тѣхъ поръ измѣненіяхъ въ роли отдѣльныхъ поселковъ и въ ихъ значеніи, а также о составѣ населенія въ нихъ, въ связи съ непрерывно растущей до настоящаго времени китайской колонизаціей Маньчжуріи вообще и въ частности — полосы отчужденія.

Изъ только, что приведенной таблицы видно, что поселковъ, имѣвшихъ болѣе 2,000 жителей, тогда насчитывалось, кромѣ Харбина, всего 7, а именно

Маньчжурія . . . . 5,577 человѣкъ.
Хайларъ . . . . 4,375 »
Имяньпо . . . . 3,981 »
Ханьдаохэцзы . . . . 3,350 »
Пограничная . . . . 3,155 »
Цицикаръ . . . . 2,983 »
Бухэду . . . . 2,767 »

Поселковъ, имѣвшихъ болѣе 1,000 жителей, было всего 6, а именно:

Мулинъ . . . . 1,985 человѣкъ.
Фуляэрди . . . . 1,777 »
Шитоухецзы . . . . 1,759 »
Чжаланьтунь . . . . 1,643 »

Чжалайноръ съ угольными копями	1,428 человѣкъ.
Уцзимихе съ угольными копями	1,420 »

Какъ было отмѣчено выше, въ первую очередь послѣ Харбина рѣшено было ввести Общественныя Управленія въ первой группѣ, наиболѣе крупныхъ поселковъ, примѣнительно къ численности ихъ населенія т.-е. прежде всего на ст. Маньчжурія и въ Хайларѣ, а затѣмъ —въ остальныхъ.

Фактически къ настоящему времени этотъ планъ почти полностью осуществленъ; Общественныя Управленія введены во всѣхъ этихъ поселкахъ, за исключеніемъ Имяньпо, до сихъ поръ не пожелавшаго воспользоваться благами самоуправленія и предоставлявшейся Положеніемъ льготой по части завѣдыванія поселковымъ хозяйствомъ.

Вводя въ наиболѣе крупныхъ поселкахъ и, прежде всего, въ Харбинѣ, органы самоуправленія для завѣдыванія мѣстными хозяйственными дѣлами и удовлетворенія хозяйственныхъ нуждъ, Общество Китайской Восточной желѣзной дороги въ лицѣ его Правленія и Управленія дороги, имѣло въ виду практику, какъ россійскую, такъ и заграничную, указывавшую на то, что наибольшее процвѣтаніе городовъ и поселковъ городского типа и наибольшее ихъ торговое и промышленное развитіе достигаются при условіи надлежащаго благоустройства этихъ поселеній путемъ завѣдыванія таковыми со стороны мѣстныхъ органовъ самоуправленія, т.-е. представителей самого заинтересованнаго населенія, живущаго въ названныхъ поселкахъ.

Имѣя въ виду это обстоятельство, администрація дороги, естественно, не хотѣла и не могла вводить городскія и поселковыя Общественныя Управленія иначе, какъ по предварительно выраженному желанію, или съ согласія самого населенія этихъ поселковъ.

Поэтому открытію Общественнаго Управленія въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ предшествовала болѣе или менѣе длительная и кропотливая работа по выясненію желаній населенія въ этомъ отношеніи, чѣмъ и объясняется то на первый взглядъ странное обстоятельство, что въ большомъ городского типа поселкѣ при ст. Имяньпо до сихъ поръ нѣтъ Общественнаго Управленія, а при ст. Пограничной таковое появилось только въ самое послѣднее время.

Для учрежденія въ томъ или иномъ поселкѣ Общественнаго Управленія должно было имѣться опредѣленно выраженное, письменно или черезъ представителей, желаніе населенія.

Въ противномъ случаѣ вопросъ о введеніи мѣстнаго самоуправленія считался преждевременнымъ, и поселокъ оставался попрежнему въ исключительномъ вѣдѣніи органовъ Управленія дороги.

Учрежденію Общественнаго Управленія въ Харбинѣ предшествовало соотвѣтствующее ходатайство его жителей. Не слѣдуетъ забывать, что къ моменту окончанія русско-японской войны Харбинъ превратился въ значительный городъ, насчитывавшій болѣе 40 тысячъ постояннаго населенія.

Въ разработкѣ проэкта Положенія объ Общественномъ Управленіи въ Харбинѣ принимала участіе крупнѣйшая и вліятельнѣйшая мѣстная общественная организація—Биржевой Комитетъ*). Ему же была поручена работа и по самому проведенію въ жизнь выработаннаго Положенія.

Во главѣ Биржевого Комитета въ это время стоялъ, въ качествѣ предсѣдателя его Е. Э. Бергъ, которому и принадлежитъ честь руководительства работами по организаціи въ г. Харбинѣ Общественнаго Управленія.

Примѣру Харбина вскорѣ же послѣдовали нѣкоторые другіе поселки. Учрежденію Общественнаго Управленія въ поселкѣ при ст. Маньчжурія предшествовало ходатайство жителей его, которое было подано 16 октября 1906 года на имя Товарища Предсѣдателя Правленія Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, о введеніи въ этомъ поселкѣ Общественнаго Управленія по образцу предполагавшагося тогда къ учрежденію въ Харбинѣ. Выборными депутатами Хайлара была подана 16 ноября 1906 года Товарищу Предсѣдателя Правленія Общества Китайской Восточной желѣзной дороги докладная записка о введеніи въ Хайларѣ упрощеннаго Городского Управленія. Подобное же ходатайство было возбуждено жителями поселка при ст. Ханьдаохецзы. Исключеніе составили тогда жители поселка при ст. Бухэду, которые разсматривали вопросъ на общемъ собраніи и пришли къ заключенію о преждевременности учрежденія въ этомъ поселкѣ органовъ самоуправленія.

Пожеланія жителей желѣзнодорожныхъ поселковъ о введеніи у нихъ Общественныхъ Управленій для завѣдыванія поселковымъ хозяйствомъ неизмѣнно встрѣчали сочувственное отношеніе со стороны О-ва Кит. Вост. жел. дор. въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, но оно естественно не хотѣло взять на себя выработку окончательной формы Положеній, на основаніи которыхъ должны были бы функціонировать эти Управленія. Учитывая чрезвычайное разнообразіе мѣстныхъ условій поселковаго хозяйства въ разныхъ поселкахъ, разбросанныхъ по линіи желѣзной дороги на 1½ тыс. верстъ протяженія, О-во Кит. Вост. жел. дор. считало болѣе правильнымъ предоставить иниціа-

*) О Биржевомъ Комитетѣ см. въ главѣ о коммерческой дѣятельности К. В. ж. д. (т. II).

тиву разработки соотвѣтствующихъ проэктовъ самимъ заинтересованнымъ жителямъ этихъ поселковъ, которые должны были составить кадръ избирателей въ будущіе муниципалитеты. Обыкновенно такіе проэкты составлялись особыми комиссіями изъ жителей поселковъ съ участіемъ представителей желѣзнодорожной администраціи и разсматривались на общихъ собраніяхъ; уже послѣ этого они шли на разсмотрѣніе Управленія дороги и утвержденіе Правленія О-ва.

Послѣ утвержденія Положенія Управленіе дороги приступало къ согласованію съ жителями поселковъ черезъ ихъ общія собранія вопросовъ, касающихся условій образованія Общественнаго Управленія. При этомъ выяснялось количество земельныхъ угодій, передаваемыхъ для общественнаго пользованія (улицъ, площадей, базаровъ, участковъ для городскихъ построекъ), существовавшихъ уже въ поселкѣ учрежденій, имѣющихъ впредь быть подвѣдомственными Общественному Управленію, зданій, передаваемыхъ ему, наличныхъ суммъ, устанавливались размѣры платъ за селитьбенные участки и т. д. По окончаніи этой сложной процедуры Гражданская Часть Управленія дороги черезъ агентовъ Земельнаго Отдѣла, находящихся на мѣстахъ, или командируемыхъ изъ Харбина, приступала къ организаціи самого Общественнаго Управленія въ соотвѣтствіи съ утвержденнымъ Положеніемъ.

Для этой цѣли первоначально учреждался въ поселкѣ особый комитетъ подъ предсѣдательствомъ представителя Гражданской Части Управленія дороги въ составѣ членовъ, избираемыхъ общимъ собраніемъ жителей поселка и назначаемыхъ Управленіемъ изъ среды мѣстныхъ представителей отдѣльныхъ службъ.

Задачей такого комитета являлось составленіе списковъ избирателей, провѣрка всѣхъ возникающихъ при этомъ жалобъ, назначеніе дня перваго собранія избирателей, имѣющихъ право голоса по Положенію, и созывъ этого собранія.

Первое собраніе избирательнаго характера назначалось особымъ приказомъ Управляющаго дорогой, о днѣ его населеніе оповѣщалось объявленіемъ за подписью Помощника Управляющаго по Гражданской Части, и этимъ послѣднимъ назначалось лицо, уполномоченное на открытіе собранія отъ имени Управленія дороги и на предсѣдательствованіе на немъ. На этомъ собраніи происходили выборы на предстоящее трехлѣтіе установленнаго Положеніемъ количества уполномоченныхъ (гласныхъ), которыми производились затѣмъ выборы предсѣдателя или старосты и членовъ совѣта изъ своей среды. Послѣ избранія должностныхъ лицъ и утвержденія таковыхъ въ должности Общественное Управленіе фактически уже приступало къ работѣ.

Всѣ эти подготовительныя операціи занимали довольно значительное время, обыкновенно по нѣсколько мѣсяцевъ.

Таковъ былъ въ главнѣйшихъ чертахъ порядокъ организаціи Общественныхъ Управленій въ полосѣ отчужденія.

Переходя къ краткой характеристикѣ самого Положенія, дѣйствующаго и понынѣ, отмѣтимъ, что, будучи заимствовано изъ русскаго Городового Положенія 1902, года оно имѣетъ въ основѣ избирательный цензъ. Правда, этотъ цензъ въ Маньчжуріи оказался значительно пониженнымъ по сравненію съ россійскимъ и дополненъ новеллой—предоставленіемъ избирательныхъ правъ квартиронанимателямъ и лицамъ по довѣренности фирмъ и женщинъ, обладающихъ необходимымъ цензомъ; затѣмъ приписка здѣсь замѣнена проживаніемъ въ поселкѣ не менѣе опредѣленнаго срока (одинъ годъ).

Другимъ основнымъ отличіемъ отъ Городовского Положенія является отсутствіе всякихъ административныхъ функцій и обязанностей Общественнаго Управленія по отношенію къ государству.

Третье отличіе заключается въ нѣкоторыхъ ограниченіяхъ правъ Общественныхъ Управленій по сравненію съ предоставлявшимся нашимъ Городскимъ Управленіямъ, изъ нихъ самое важное—отсутствіе права владѣнія и распоряженія землями, отводимыми городу въ предѣлахъ городской черты. Здѣсь хозяиномъ земель, занятыхъ подъ поселенія, остается желѣзная дорога и она отъ себя непосредственно передаетъ свои арендныя права на эти земли жителямъ поселковъ на срокъ аренды дороги.

Четвертымъ отличіемъ является увеличеніе числа предметовъ обложенія по сравненію съ предоставляемыми Городовымъ Положеніемъ, какъ напримѣръ: квартирный налогъ, обложеніе спиртныхъ напитковъ (патентный и бандерольный сборъ) и т. п.

При этомъ сразу установилось два основныхъ типа Положеній: первое —по образцу Харбинскаго, полное; второе -для мелкихъ поселковъ, упрощенное («Правила о порядкѣ завѣдыванія общественнымъ хозяйствомъ и благоустройствомъ въ поселкахъ на территоріи Кит. Вост. жел. дор.»*), что до извѣстной степени соотвѣтствовало варіаціямъ, имѣвшимся и въ Городовомъ Положеніи.

Какъ было указано выше, Харбинское Положеніе было утверждено Правленіемъ Общества Кит. Вост. жел. дор. 10 ноября 1907 года. Управленіемъ дороги немедленно же было приступлено къ подготовительнымъ рабо-

*) Утверждены по журналу Правленія Общества К. В. ж. д. отъ 29 марта 1908 года за № 3913. См. приложеніе 19-е.

тамъ по введенію въ Харбинѣ Общественнаго Управленія на отведенной территоріи въ предѣлахъ городской черты. Эту подготовительную работу произвели Биржевой Комитетъ и Земельный Отдѣлъ Управленія дороги.

Въ концѣ концовъ, послѣ составленія списковъ избирателей и приведенія въ извѣстность подлежащихъ передачѣ городскому Общественному Управленію земель, зданій, учрежденій, капиталовъ и другого имущества, было приступлено къ производству выборовъ Уполномоченныхъ на основаніи Положенія.

Въ оффиціальномъ отдѣлѣ газеты «Харбинскій Вѣстникъ» отъ 21-го февраля 1908 года № 1235 было распубликовано объявленіе за подписью Помощника Управляющаго Китайской Восточной желѣзной дорогой по Гражданской Части Б. Л. Гронбчевскаго о назначеніи собранія избирателей для выборовъ уполномоченныхъ Харбинскаго Общественнаго Управленія.

На этомъ засѣданіи, состоявшемся 27 февраля 1908 года въ Комерческомъ собраніи подъ предсѣдательствомъ генерала Б. Л. Гронбчевскаго, избранъ былъ первый Городской Совѣтъ въ составѣ: Предсѣдателя Е. Э. Берга, членовъ: Е. Л. Дыновскаго, И. С. Фриде и Е. И. Добисова. Къ нимъ добавились члены по назначенію Управляющаго дорогой—Ф. С. Мымринъ и В. Д. Смигельскій, и такимъ образомъ Харбинское Городское Общественное Управленіе начало функціонировать съ февраля 1908 года, т.-е. почти ровно черезъ 10 лѣтъ послѣ прибытія сюда Строительнаго Управленія К. В. ж. д. (28 мая 1898 г.) и возникновенія Харбина, какъ населеннаго пункта.

Толчкомъ къ работѣ по образованію Общественнаго Управленія въ поселкѣ при ст. Маньчжурія послужило прошеніе, поданное его жителями 16-го октября 1906 года проѣзжавшему Товарищу Предсѣдателя Правленія Общества инженеру А. И. Вентцелю.

Проэктъ соотвѣтствующаго Положенія былъ выработанъ уже къ 13-му октября 1907 года, причемъ разсмотрѣнію его былъ посвященъ рядъ общихъ собраній жителей поселка, которыми въ концѣ концовъ проэктъ Положенія, а равно и планъ территоріи Управленія были подписаны. При этомъ жители отказались отъ распространенія Общественнаго Управленія на районы, занятые административнымъ поселкомъ, а согласились на введеніе его только на площади, занятой частными постройками, при чемъ выдвинули рядъ условій, а именно: право выкупа усадебныхъ участковъ въ долгосрочную аренду, безплатный отводъ земель для общественныхъ нуждъ и возвратъ суммъ, взысканныхъ по обложенію торговель спиртными напитками.

Выработанное Положеніе объ Общественномъ Управленіи въ поселкѣ при ст. Маньчжурія и Правила о введеніи его въ дѣйствіе были приняты въ засѣданіи Правленія Общества Кит. Вост. ж. д. отъ 25 января 1908 года (протоколъ № 3748) и утверждены Министромъ Финансовъ 28 января 1908 года; уже 31 января Товарищъ Предсѣдателя Правленія А. Н. Вентцель телеграфировалъ Управленію о томъ, чтобы было немедленно приступлено къ подготовительнымъ дѣйствіямъ по введенію этого Положенія въ дѣйствіе.

Комитетъ для составленія списковъ выборщиковъ былъ образованъ 20-го февраля, а 31 марта состоялись выборы Уполномоченныхъ и Поселковаго Совѣта, причемъ Предсѣдателемъ Совѣта былъ избранъ Голиковъ. На этомъ собраніи изъ 447 выборщиковъ, имѣвшихъ право голоса по спискамъ, составленнымъ комитетомъ, присутствовало 276 человѣкъ. Выборы были опротестованы самими же выборщиками и были произведены вновь 20 апрѣля 1908 года, послѣ чего Общественное Управленіе въ Маньчжуріи открыло свои дѣйствія.

Вопросъ объ учрежденіи Общественнаго Управленія въ Хайларѣ возникъ вслѣдствіе ходатайства выборныхъ депутатовъ отъ жителей Хайлара передъ Товарищемъ Предсѣдателя Правленія Общества отъ 16 ноября 1906 года о введеніи въ поселкѣ упрощеннаго Городского Управленія.

Здѣсь также образована была комиссія изъ жителей города для выработки проэкта Положенія, который разсматривался общими собраніями жителей поселка, и уже 3 августа 1907 года особая комиссія подъ предсѣдательствомъ генерала Гронбчевскаго разсмотрѣла и утвердила выработанный горожанами проэктъ Положенія объ Общественномъ Управленіи, а 25 августа Управляющій дорогою ген. Хорватъ телеграфировалъ въ Правленіе о состоявшемся соглашеніи съ жителями этого поселка относительно учрежденія въ немъ Общественнаго Управленія на опредѣленныхъ условіяхъ, какъ-то: право выкупа участковъ по установленной цѣнѣ, отводъ выгона въ 500 десятинъ, отводъ участковъ подъ общественныя постройки, возвратъ собранныхъ по обложенію торговель спиртными напитками денегъ и др.

Положеніе о поселковомъ Общественномъ Управленіи въ Хайларѣ было утверждено Правленіемъ Общества 3 октября (журналъ № 3517), а 4 октября этотъ журналъ получилъ утвержденіе и со стороны Министра Финансовъ. Хайларское Положеніе—отлично отъ Положеній, введенныхъ въ пос. Маньчжурія и въ г. Харбинѣ и по своему типу приближается къ упрощенному городскому управленію русскаго законодательства, оно не знаетъ собранія Упол-

номоченныхъ, оставляя всю полноту власти общему собранiю жителей (цензовыхъ).

Надо замѣтить, что, въ противоположность жителямъ пос. Маньчжурiя, общее собранiе жителей ст. Хайларъ, состоявшееся 24 октября для подготовительныхъ къ выборамъ работъ, настаивало, между прочимъ, на необходимости включенiя въ кругъ вѣдѣнiя Общественнаго Управленiя не только частнаго, но и административнаго поселка. Въ результатѣ мы видимъ, что вѣдѣнiю Общественнаго Управленiя при ст. Маньчжурiя до сихъ поръ принадлежитъ только территорiя, занятая частнымъ поселкомъ, а вѣдѣнiю Поселковаго Управленiя при ст. Хайларъ принадлежатъ и частный, и административный поселки.

18 декабря 1907 года и здѣсь состоялось собранiе выборщиковъ, на которомъ присутствовало изъ 205, значащихся по спискамъ, 123 человѣка. Въ этомъ засѣданiи былъ избранъ поселковый староста (Предсѣдатель Поселковаго Управленiя).

Возникновенiю Общественнаго Управленiя въ поселкѣ при ст. Цицикаръ предшествовало постановленiе общаго собранiя жителей этого поселка, состоявшееся 13 января 1908 года подъ предсѣдательствомъ И. Я. Байда. Въ этомъ ходатайствѣ были указаны первоочередныя нужды поселка: прiобрѣтенiе пожарныхъ инструментовъ, выравниванiе и планировка мѣстности между станцiей и поселкомъ и уборка мусора отъ построекъ, засыпка ямъ на улицахъ, устройство бойни, освѣщенiе улицъ, медицинская помощь, устройство школы, улучшенiе санитарнаго состоянiя поселка, уборка разваливающихся ледниковъ, оставшихся послѣ войны, и др. Словомъ, намѣчена довольно полная ближайшая программа дѣятельности. Общее собранiе 6 мая 1908 года вновь подтвердило необходимость скорѣйшаго введенiя Поселковаго Управленiя. Вмѣстѣ съ тѣмъ оно признало существующiя на этомъ предметѣ правила не совсѣмъ отвѣчающимъ интересамъ поселка, но постановило добиваться расширенiя правъ лишь впослѣдствiи; въ первую очередь рѣшено было просить объ отводѣ земель для общественныхъ нуждъ, о передачѣ базарныхъ участковъ, о предоставленiи права выдачи разрѣшенiй на торговыя и промышленныя предпрiятiя и т. д.

Собранiе выборщиковъ для избранiя Уполномоченныхъ назначено было 6 августа 1908 года; на немъ присутствовало изъ 69 выборщиковъ, значащихся по спискамъ, 38 человѣкъ, которые изъ своей среды избрали 12 Уполно-

моченныхъ и трехъ кандидатовъ. Въ этотъ же день происходило первое собраніе Уполномоченныхъ, избравшее единогласно поселковымъ старостой И. Е. Байда.

Въ поселкѣ при ст. Ханьдаохэдцзы вопросъ о введеніи Общественнаго Управленія возникалъ еще въ 1907 году и генералъ Хорватъ телеграммой въ Правленіе Общества отъ 25 августа 1907 года извѣщалъ о сочувственномъ отношеніи жителей поселка къ этому вопросу. 13 іюня 1908 года состоялся здѣсь сходъ жителей, рѣшившій ходатайствовать о примѣненіи къ поселку правилъ объ Общественныхъ Управленіяхъ упрощеннаго типа, и 17 августа 1908 года на продовольственномъ пунктѣ уже состоялось собраніе выборщиковъ, при чемъ на немъ присутствовало изъ 153 выборщиковъ, значащихся по спискамъ, 105 человѣкъ. На этомъ собраніи были избраны 12 Уполномоченныхъ и 3 кандидата. Въ тотъ же день состоялось первое собраніе Уполномоченныхъ, избравшее поселковымъ старостой К. Т. Барходцева.

Въ поселкѣ при ст. Бухэду вопросъ объ Общественномъ Поселковомъ Управленіи сперва встрѣтилъ у жителей совершенно отрицательное отношеніе и на общемъ собраніи, состоявшемся въ августѣ 1907 года, ими было вынесено постановленіе о преждевременности введенія въ этомъ поселкѣ такого Управленія. Только уже позднѣе, въ 1908 году, было рѣшено ходатайствовать о введеніи здѣсь Поселковаго Управленія, что и было вскорѣ осуществлено. 25 августа 1908 года состоялись выборы Уполномоченныхъ, а затѣмъ собраніе Уполномоченныхъ избрало перваго поселковаго старосту, г. Питушкина.

Послѣднимъ получилъ Общественное Управленіе поселокъ при ст. Пограничной. Оно введено здѣсь лишь съ 1 мая 1918 года по ходатайству гражданъ въ числѣ 66 человѣкъ, подписавшихъ соотвѣтствующее прошеніе о распространеніи на этотъ поселокъ дѣйствій правилъ о порядкѣ завѣдыванія хозяйствомъ и благоустройствомъ въ поселкахъ на территоріи дороги. Характерно для времени то, что Общественное Управленіе введено условно— до изданія новаго Положенія на основѣ всеобщаго избирательнаго права.

Общее собраніе для выборовъ Уполномоченныхъ должно было состояться 27 мая, но состоялось только 9 іюня, вслѣдствіе недоразумѣній, возникшихъ между русскими и китайскими избирателями (изъ 360 избирателей 149 русскихъ и 211 китайцевъ); послѣдніе требовали себѣ 8 мѣстъ въ составѣ 12 уполномоченныхъ (примиреніе состоялось на 5-ти мѣстахъ).

9-го же іюня имѣло мѣсто и первое собраніе Уполномоченныхъ, на которомъ старостою избранъ Я. Н. Калединъ.

Важнѣйшимъ для поселка вопросомъ, выдвинутымъ при учрежденіи въ немъ Общественнаго Управленія, явилась передача послѣднему остатковъ сборовъ по торговому обложенію за время съ 1905 года по 1918 годъ. Поступленія этого обложенія и расходы таковы:

Годы.	Приходъ.	Расходъ.
Съ 1905—1916	71.851 р. 81 к.	12.561 р. 15 к.
1916	13.977 » 99 »	11.084 » 29 »
1917	14.389 » 80 »	14.674 » 86 »
1918	21.285 » 31 »	35.874 » 02 »
Итого	121.504 р. 91 к.	74.194 р. 32 к.

Остатокъ—47.310 р. 59 к.

Такъ начали функціонировать Общественныя Управленія въ городахъ и поселкахъ полосы.

По существу, выработанныя для нихъ Положенія являлись сравнительно удачными и во всякомъ случаѣ болѣе удовлетворяющими элементарныя гражданскія требованія проживающихъ въ полосѣ отчужденія русскихъ и прочихъ европейцевъ, чѣмъ это имѣло бы мѣсто при чисто китайской организаціи городского хозяйства.

Отсутствіе политическихъ и административныхъ функцій и оставленіе въ вѣдѣніи этихъ Управленій исключительно хозяйственныхъ задачъ, казалось бы, дѣлало эти организаціи вполнѣ пріемлемыми по существу также и для китайскихъ властей и населенія.

Однако, въ дѣйствительности Управленію дороги вскорѣ же пришлось встрѣтиться съ цѣлымъ рядомъ возраженій и противодѣйствій введеннымъ Общественнымъ Управленіямъ со стороны какъ китайцевъ, такъ и иностранцевъ.

Чтобы вполнѣ уяснить себѣ сущность возникшихъ тогда политическихъ разногласій и недоразумѣній, отдаленные отзвуки которыхъ временами вспыхиваютъ еще и понынѣ и едва ли могутъ считаться полностью исчерпанными, небезынтересно обратиться къ исторіи ведшихся по этому, казалось-бы, скромному вопросу сложныхъ международныхъ переговоровъ и къ сохранившимся актамъ и документамъ, представляющимъ несомнѣнный историческій интересъ.

Прежде всего необходимо напомнить тотъ фактъ, что послѣ японо-китайскаго договора 1905 года, которымъ Китайское Правительство признало всѣ уступки, сдѣланныя Россіей Японіи по Портсмутскому договору, между правительствами Китая и Японіи въ концѣ того-же 1905 года было заключено дополнительное соглашеніе, касавшееся нѣкоторыхъ сторонъ общаго положенія Маньчжуріи.

Въ частности, статьей первой этого дополнительнаго соглашенія было намѣчено открытіе для международной торговли въ Маньчжуріи ряда пунктовъ, среди которыхъ значился и Харбинъ.

Судя по сообщенію Харбинскаго Таможеннаго Даотая Ду Сіо-ина Управленію дороги въ 1908 году, китайскія власти считали портомъ, открытымъ для международной торговли, мѣстность, прилегающую къ восточной границѣ полосы отчужденія Харбина подъ названіемъ Сытяцзы. Тамъ же въ 1911—1912 г.г. были возведены постройки для перваго Харбинскаго Комиссара по иностраннымъ дѣламъ г. Ли Цзя-ао.

Изъ вышеизложеннаго можно заключить, что Китайское Правительство въ дополнительномъ соглашеніи 1905 года упоминало Харбинъ лишь какъ географическій пунктъ и отнюдь не имѣло въ виду открытія для международной торговли желѣзнодорожнаго Харбина. Этой точки зрѣнія придерживалось и Русское Правительство.

Б. Россійскій Генеральный Консулъ В. Ф. Люба́ первоначально предполагалъ открыть Генеральное Консульство въ смежномъ съ Сытяцзы Фудзядянѣ. Эту совершенно правильную мысль В. Ф. Люба́, къ сожалѣнію, не удалось осуществить, такъ какъ въ интересахъ чисто практическихъ ему было предложено поселиться среди русскаго населенія на земляхъ дороги. За нашимъ Генеральнымъ Консуломъ осѣли въ полосѣ отчужденія и другіе консула, придавшіе дополнительному соглашенію 1905 года распространительное толкованіе и желавшіе разсматривать желѣзнодорожный Харбинъ, какъ открытый портъ. Поэтому невольно съ 1907 года администраціи дороги въ своей дѣятельности приходилось считаться не только съ суверенной китайской властью, но и съ иностранными представителями, при всякомъ удобномъ и неудобномъ случаѣ сугубо подчеркивавшими экстерриторіальность своихъ подзащитныхъ и протеже и тѣмъ весьма осложнявшими хозяйственную работу дороги. Между тѣмъ, хотя, согласно статьи III и IV Портсмутскаго договора, Русское Правительство и объявило, что оно не обладаетъ въ Маньчжуріи земельными преимуществами, либо преференціальными или исключительными концессіями, могущими затронуть верховныя права Китая, или несовмѣстимыми съ принци-

помъ равноправности, но на тѣхъ же засѣданіяхъ, на которыхъ вырабатывались эти статьи, было установлено, что договоръ на постройку дороги 1896 года не нарушаетъ принципа открытыхъ дверей въ Маньчжуріи.

Однако, въ связи съ новыми политическими теченіями и принятіемъ Россіей на себя обязательствъ не ставить никакихъ препятствій общимъ мѣрамъ, которыя примѣняются равно ко всѣмъ народамъ и которыя Китай могъ бы принять въ видахъ развитія торговли и промышленности въ Маньчжуріи,—необходимо было съ указаннаго момента особо обдуманно сочетать экономическіе интересы Россіи въ Маньчжуріи съ особенностями нашего договорнаго здѣсь пребыванія.

Въ порядкѣ направленныхъ къ этому мѣропріятій значительную важность и пріобрѣлъ въ это время, какъ вопросъ объ устройствѣ вообще гражданскаго Управленія полосы отчужденія (см. предыдущую главу), такъ въ частности и вопросъ о муниципальномъ устройствѣ Харбина и линейныхъ поселковъ.

Вопросъ этотъ дебатировался, какъ мы видѣли, въ Петербургѣ въ цѣломъ рядѣ весьма авторитетныхъ совѣщаній, въ которыхъ также, какъ и въ офиціальной перепискѣ отдѣльныхъ соприкасавшихся съ этимъ дѣломъ лицъ (Коковцовъ, Ламздорфъ, Шиповъ и др.) проходили нижеслѣдующіе мотивы:

Въ виду быстраго роста Харбина и другихъ поселковъ и значительнаго развитія въ нихъ гражданской и торгово-промышленной жизни, которая, съ возстановленіемъ на мѣстѣ нарушенныхъ войною (русско-японской) нормальныхъ условій и съ развитіемъ коммерческаго движенія будетъ прогрессивно расти и крѣпнуть, скорѣйшее введеніе въ Харбинѣ и поселкахъ самоуправленій для завѣдыванія общественнымъ хозяйствомъ и благоустройствомъ является крайне настоятельнымъ.

При этомъ необходимо принять во вниманіе, что въ такихъ пунктахъ, какъ Харбинъ, Маньчжурія, Пограничная и др., число жителей въ коихъ весьма значительно и доходило, напримѣръ, въ Харбинѣ въ 1906 году до нѣсколькихъ десятковъ тысячъ, торгово-промышленная жизнь достигла ужъ большого развитія. Пункты эти являлись важными коммерческими центрами и оплотомъ русскаго экономическаго вліянія въ Маньчжуріи. Было необходимо создать въ нихъ соотвѣтствующія условія жизни, при которыхъ можно было бы разсчитывать на дальнѣйшее ихъ развитіе и привлеченіе иностранныхъ капиталовъ. Поэтому надлежащая организація въ этихъ пунктахъ дѣла завѣдыванія благоустройствомъ, полицейской и пожарной безопасностью и пр. пріобрѣтала весьма важное значеніе, а вмѣстѣ съ тѣмъ дѣло это становилось съ каждымъ годомъ все болѣе сложнымъ и требующимъ крупныхъ затратъ.

Въ виду этого оставлять въ крупныхъ поселкахъ на территоріи дороги, и прежде всего въ Харбинѣ, попеченіе о мѣстныхъ нуждахъ исключительно на обязанности органовъ Общества Кит. Вост. жел. дороги не представлялось болѣе возможнымъ.

Прежде всего, это было бы весьма обременительно и трудно для самого Общества, а затѣмъ при такой организаціи дѣла, когда само населеніе не привлечено къ участію въ завѣдываніи мѣстными нуждами, и при отсутствіи строго юридическаго обоснованія правъ Общества К. В. ж. д. на обложеніе населенія сборами, взимаемыми обыкновенно на нужды поселковъ, переложить на населеніе всѣ значительные расходы по удовлетворенію помянутыхъ нуждъ не представилось бы возможнымъ, тѣмъ болѣе, что среди жителей Харбина и поселковъ имѣлись иностранцы, которые привыкли, уплачивая сборы на благоустройство населенія, принимать дѣйствительное участіе въ распоряженіи и контролѣ надъ получаемыми средствами; при отсутствіи этого условія иностранцы первые несомнѣнно стали бы опротестовывать и самое обложеніе.

Такимъ логическимъ путемъ возникла и оправдывалась мысль о необходимости муниципальнаго устройства Харбина и поселковъ; оставалось только подвести подъ эту идею необходимый формальный базисъ и разработать такое Положеніе, которое бы примиряло интересы и дѣйствительныя права русскихъ, китайцевъ (коренного населенія) и иностранцевъ.

Съ другой стороны, нельзя было упустить изъ виду и преимущественныхъ мѣстныхъ интересовъ самого Общества К. В. ж. д., владѣвшаго въ полосѣ отчужденія наиболѣе крупнымъ техническимъ предпріятіемъ—желѣзною дорогою и весьма значительнымъ земельнымъ фондомъ. Кромѣ того, по всѣмъ могущимъ возникнуть въ практикѣ будущихъ самоуправленій недоразумѣніямъ съ мѣстною китайскою властью Общество естественно являлось бы единственно и исключительно отвѣтственнымъ, т. к. въ договорѣ на постройку дороги § 6 говорилось, что управленіе территоріей по линіи желѣзной дороги предоставляется не кому либо другому, а исключительно самому Обществу. Это значило, что и отвѣтственнымъ передъ Китайскимъ Правительствомъ являлось бы лишь самое Общество, такъ какъ названное Правительство могло вовсе игнорировать тѣхъ лицъ, какъ физическихъ, такъ и юридическихъ (органы самоуправленія), которымъ Общество передало бы тѣ или иныя права по нормированію общественной жизни въ населенныхъ пунктахъ полосы отчужденія.

Особое совѣщаніе, посвященное этому вопросу, полагало въ виду изложеннаго, что хотя населенію поселковъ желательно предоставить возможно большую свободу дѣйствій въ дѣлѣ завѣдыванія мѣстными нуждами, но, во

всякомъ случаѣ, необходимо обезпечить имѣющіе первенствующее значеніе интересы Общества, сохранивъ за нимъ съ этой цѣлью право надзора за дѣятельностью Общественныхъ Управленій и утвержденія въ надлежащихъ случаяхъ ихъ постановленій. При организаціи на этихъ основаніяхъ управленія въ крупныхъ поселкахъ дѣло шло бы о добровольномъ соглашеніи между Обществомъ, уступающимъ мѣстнымъ жителямъ часть своихъ полномочій, съ одной стороны, и населеніемъ—съ другой. Такимъ путемъ, одинаково выгоднымъ для обѣихъ сторонъ, обезпечивалось бы твердое юридическое основаніе для подчиненія установленному порядку гражданской жизни населенія.

Что касается подробностей организаціи Общественныхъ Управленій, въ которой сочетались бы въ должной мѣрѣ интересы русскихъ, китайцевъ и иностранцевъ, то эти подробности должны были находиться въ прямой зависимости отъ численности и характера населенія въ каждомъ отдѣльномъ пунктѣ.

Въ отношеніи китайцевъ и иностранцевъ высказывалось, между прочимъ, то соображеніе, что управленіе территоріей К. В. ж. д. на срокъ договора принадлежитъ частному Обществу, находящемуся въ извѣстныхъ отношеніяхъ, какъ къ Китаю, сохранившему свои верховныя права на эту территорію, такъ и къ Россіи, по законамъ которой оно образовано и подданные которой въ предѣлахъ Китая пользуются правомъ экстерриторіальности. Отсюда вытекало, во первыхъ, что юрисдикція китайскихъ властей и административная ихъ власть не распространяются на проживающее въ полосѣ отчужденія русское населеніе и, во вторыхъ, что при отношеніи къ нерусскому населенію помянутой полосы необходимо считаться съ суверенитетомъ Китая надъ его подданными и съ международными трактатами, обезпечивающими права иностранцевъ въ Китаѣ.

А потому лишь, организовавъ Гражданское Управленіе на территоріи дороги отъ имени частнаго Общества К. В. ж. д., возможно подчинить означенному Управленію туземное китайское населеніе и пребывающихъ тамъ иностранцевъ, на каковыя двѣ категоріи лицъ русская правительственная власть безъ нарушенія суверенитета Китая и международныхъ трактатовъ распространяться не можетъ. Основанія для подчиненія туземцевъ и иностранцевъ нашему самоуправленію въ окончательномъ видѣ сводились къ нижеслѣдующимъ 4 положеніямъ.

1. Основанное на желѣзнодорожной концессіи право владѣнія отчужденною для Общества территоріею.

2. Предоставленное Обществу означенной концессіей безусловное и исключительное право управленія полосой отчужденія, что обнимаетъ осуществленіе тамъ административно-полицейскихъ функцій.

3. Договоры Общества съ мѣстной китайской администраціей, устанавливающіе порядокъ совмѣстнаго разсмотрѣнія судебныхъ и административныхъ дѣлъ по отношенію къ туземцамъ, проживающимъ на полосѣ отчужденія, или находящимся въ дѣловыхъ отношеніяхъ съ дорогою и

4. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ договорныя соглашенія Общества съ поселившимися на его земляхъ лицами.

Въ дальнѣйшемъ возникли разногласія по вопросу о томъ, организовать ли самоуправленіе по концессіонному типу, съ предоставленіемъ одинаковаго права на участіе въ выборахъ безотносительно къ національности, или же по типу сеттльментовъ, подобно Тяньцзину и Ханькоу.

Вопросъ рѣшился въ пользу концессіоннаго начала по двумъ главнѣйшимъ основаніямъ:

1) При многочисленности и разнообразіи русскаго населенія въ поселкахъ полосы отчужденія общія собранія гражданъ, установленныя въ сеттльментахъ, были бы технически затруднительны.

2) Всякое выдѣленіе иностранцевъ и, въ особенности, китайцевъ изъ общей массы населенія, принятое въ сеттльментахъ, повело бы къ значительному неудовольствію, въ особенности со стороны китайцевъ, среди которыхъ уже въ то время наблюдался сильный ростъ національнаго самосознанія. Всякое стремленіе къ подобному обособленію являлось бы чувствительнымъ уколомъ самолюбію китайцевъ, и на этой почвѣ могло зародиться неудовольствіе противъ русскихъ и въ частности Общества К. В. ж. д., чѣмъ легко воспользовались бы наши иностранные конкуренты.

Таковы въ самыхъ общихъ и главныхъ чертахъ тѣ соображенія и мотивы, которые положены были въ основу разработанныхъ и утвержденныхъ по журналамъ Правленія Общества К. В. ж. д. описанныхъ выше Положеній отъ 10-го ноября 1907 года за № 3602 объ Общественномъ Управленіи въ Харбинѣ, отъ 25-го января 1908 года за № 3748 объ Общественномъ Управленіи въ поселкѣ при ст. Маньчжурія и отъ 29-го марта 1908 года за № 3913 правилъ о порядкѣ завѣдыванія общественномъ хозяйствомъ и благоустройствомъ въ поселкахъ на территоріи К. В. ж. д.

Останавливая вниманіе читателя на исторіи вопроса о происхожденіи Общественныхъ Управленій въ полосѣ отчужденія К. В. ж. д., мы имѣли въ виду отмѣтить, съ одной стороны, въ высшей степени добросовѣстное, внимательное и, хочется сказать, утонченное отношеніе къ этому дѣлу со стороны нашей бывшей государственной власти, а, съ другой стороны, дать

объективный матеріалъ для сужденія о создавшемся нынѣ положеніи, по которому въ настоящее время Общественныя Управленія въ Харбинѣ и поселкахъ перешли въ вѣдѣніе китайскихъ властей съ подчиненіемъ ихъ особому административному органу «Управленію по городскимъ и поселковымъ дѣламъ».

Какъ видно изъ текста упомянутыхъ Положеній объ Общественномъ Управленіи на территоріи К. В. ж. д., ими не вводились какія-либо ограниченія для мѣстнаго туземнаго населенія и иностранцевъ; наоборотъ, правомъ участія въ выборахъ пользуются, какъ сказано въ § 12 Положенія о Харбинѣ и § 18—о Маньчжуріи, всѣ лица безъ различія подданства, національности, сословія и вѣроисповѣданія при нѣкоторомъ имущественномъ цензѣ. Они избираютъ изъ своей среды въ Харбинѣ Собраніе Уполномоченныхъ (60 человѣкъ), изъ состава послѣдняго избирается Городской Совѣтъ изъ Предсѣдателя и 5 членовъ (три по выборамъ и два по назначенію Управляющаго дорогою). Въ Маньчжуріи въ виду относительной малочисленности населенія общее собраніе гражданъ непосредственно избираетъ Поселковый Совѣтъ изъ Предсѣдателя и 3 членовъ, изъ которыхъ одинъ по назначенію Управляющаго дорогою. Въ еще болѣе мелкихъ поселкахъ на линіи изъ общей массы домохозяевъ, удовлетворяющихъ имущественному цензу, избирается 12 уполномоченныхъ, въ свою очередь избирающихъ изъ своей среды поселковаго старосту.

Всѣ журналы и постановленія поименованныхъ органовъ должны были представляться въ недѣльный срокъ на утвержденіе Управляющаго дорогою, разногласія между ними и Городскимъ Совѣтомъ въ Харбинѣ подлежали разсмотрѣнію Правленія Общества (§ 54).

Какъ видно изъ перечня предметовъ вѣдѣнія Общественнаго Управленія (ст. 2 и др.), въ компетенцію этихъ органовъ входили задачи исключительно культурныя и хозяйственныя (устройство и содержаніе общественныхъ учебныхъ заведеній, библіотекъ, музеевъ, театровъ и другихъ просвѣтительныхъ учрежденій, завѣдываніе медицинскою, санитарною и ветеринарною частями, благоустройствомъ города, больницами, кладбищами, дѣлами общественнаго призрѣнія и благотворительности и т. д.).

Не смотря на такую, казалось бы, скромную и удовлетворительную постановку дѣла, введеніе означенныхъ Управленій на первыхъ же началахъ вызвало протесты со стороны китайцевъ (Даотая Ши) и мѣстнаго американскаго консула Фишера. Мотивы опротестованія сводились къ тому, что для введенія Общественныхъ Управленій по мнѣнію названныхъ лицъ необходима была предварительная санкція Китая, такъ какъ упомянутый § 6 договора (о полнотѣ административной власти Общества) могъ относиться лишь къ чисто

технической части полосы отчужденія, фактически занятой сооруженіями дороги. Кромѣ того, указывалось, что частное Общество, каковымъ является Общество К. В. ж. д., не имѣетъ само, а потому и не можетъ передавать кому-либо правъ публичныхъ, къ каковымъ должны быть отнесены права муниципальныя. Концессія К. В. ж. д. не правительственная, а частная и т. д.

Для характеристики взгляда китайскихъ властей на организацію Общественныхъ Управленій въ полосѣ отчужденія приводимъ нижеслѣдующее сообщеніе князя Цина отъ 14 января 1908 года:

«3 января сего года мы получили отъ Маньчжурскаго Генералъ-Губернатора и Хэйлунцзянскаго Губернатора отношеніе слѣдующаго содержанія: «Мы получили отъ Помощника Предсѣдателя Желѣзнодорожнаго Бюро по смѣшаннымъ дѣламъ (Тѣ-лу-цзяо-шэ-цзюй) Юй Сы-сина донесеніе, въ которомъ значится: «въ Хайларѣ, въ предѣлахъ полосы отчужденія Китайской Восточной желѣзной дороги, русскіе купцы возбудили вопросъ о мѣстномъ самоуправленіи и пр.»

Въ тотъ же день мы получили отъ Маньчжурскаго Генералъ-Губернатора и Мукденскаго Губернатора отношеніе слѣдующаго содержанія: «русскіе купцы опубликовали въ Харбинѣ правила мѣстнаго самоуправленія въ Хайларѣ, копію которыхъ прислали намъ».

9 сего января мы получили отъ Маньчжурскаго Генералъ-Губернатора и Мукденскаго и Гиринскаго Губернаторовъ телеграмму слѣдующаго содержанія: «при учрежденіи въ Харбинѣ желѣзнодорожнаго Бюро по смѣшаннымъ дѣламъ съ Управленіемъ желѣзной дороги былъ заключенъ договоръ о томъ, чтобы всѣ дѣла, касающіяся желѣзной дороги, а также имѣющія отношеніе къ ея служащимъ и рабочимъ, уголовныя дѣла и судебные процессы рѣшать по справедливости совмѣстно съ Управленіемъ желѣзной дороги; оказывать содѣйствіе при поимкѣ и арестованіи преступниковъ, право наказывать которыхъ принадлежитъ русскимъ или китайскимъ властямъ въ зависимости отъ національности преступника; торговлю же китайскихъ купцовъ въ предѣлахъ полосы отчужденія подчинить вѣдѣнію исключительно китайскихъ властей; эти правила дѣйствовали до послѣдняго времени.

Съ назначеніемъ въ прошломъ году Таможеннаго Даотая русскіе также учредили должность Генеральнаго Консула; при этомъ всѣ судебныя дѣла между русскими и китайскими подданными въ предѣлахъ полосы отчужденія, не касающіяся желѣзной дороги, были переданы для совмѣстнаго разбора Таможенному Даотаю и Генеральному Консулу; таковы нынѣ дѣйствующія правила.

Присланныя Представителемъ Управляющаго желѣзной дорогой Даніелемъ правила мѣстнаго самоуправленія изъ 55 статей затрагиваютъ весьма широкій кругъ компетенціи, какъ то: сборъ разнаго рода налоговъ и пошлинъ, завѣдываніе имуществомъ, санитарными мѣрами, благотворительностью, торговлей, общественными работами и пр. Повидимому, Управленіе дороги является главнымъ руководящимъ центромъ, таковъ, очевидно, характеръ самоуправляющагося Общества».

12 сего января мы получили отъ Маньчжурскаго Генералъ-Губернатора и др. телеграмму слѣдующаго содержанія: «я получилъ отъ Харбинскаго Таможеннаго Даотая Ду донесеніе, въ которомъ значится: «по дѣлу о введеніи русскими самоуправленія въ Харбинѣ въ полосѣ отчужденія желѣзной дороги я нынѣ получилъ свѣдѣнія, что 15 сего января будетъ произведенъ выборъ депутатовъ и, такимъ образомъ, организація самоуправленія будетъ закончена; консула всѣхъ державъ также имѣютъ право участвовать въ выборахъ. Все это имѣетъ весьма близкое отношеніе къ нашимъ суверееннымъ правамъ. Желѣзная дорога по характеру своему—торговое предпріятіе и можетъ, согласно договору, только охранять свое имущество, но не имѣетъ права управлять мѣстностью.

Считаю своимъ долгомъ просить сдѣлать по сему предмету запросъ и прекратить это положеніе вещей и пр.»

Ввѣренное мнѣ Министерство считаетъ своимъ долгомъ замѣтить, что въ уставѣ Общества Китайской Восточной желѣзной дороги говорится ясно: желѣзная дорога можетъ пользоваться землею исключительно для надобностей самой дороги. Нынѣ же русскіе купцы въ предѣлахъ полосы отчужденія Китайской Восточной желѣзной дороги въ Хайларѣ начинаютъ вводить мѣстное самоуправленіе, а въ Харбинѣ учреждаютъ самоуправленіе, что поистинѣ является очевиднымъ нарушеніемъ упомянутаго устава.

Кромѣ того, по подробномъ разсмотрѣніи правилъ самоуправленія оказывается, что всѣ они касаются дѣлъ полицейскаго надзора. Ранѣе Министерство совмѣстно съ вами выработало рѣшеніе о томъ, чтобы на всѣхъ станціяхъ въ предѣлахъ полосы отчужденія желѣзной дороги китайскія власти дополнительно учредили полицію для охраны мѣстности. Какъ же русскіе купцы могутъ приступить къ организаціи мѣстнаго самоуправленія въ Хайларѣ, Харбинѣ и другихъ мѣстахъ въ предѣлахъ полосы отчужденія?

О вышеизложенномъ считаю долгомъ сообщить вамъ съ тѣмъ, чтобы вы въ возможно скоромъ времени предписали прекратить это положеніе вещей, уничтожить упомянутыя правила самоуправленія и, согласно прежде выработанному рѣшенію каждой изъ сторонъ, организовать на всѣхъ станціяхъ желѣзной дороги свою полицію.

О послѣдующемъ покорнѣйше прошу почтить меня увѣдомленіемъ».

Въ цѣляхъ протеста по поводу всѣхъ описанныхъ мѣропріятій власти отдали распоряженіе своему населенію въ общественныхъ выборахъ не участвовать и налоговъ не платить, при этомъ характерно, что организованное Общественное Управленіе тогда же встрѣтило, наоборотъ, полную поддержку со стороны японскаго консула г. Каваками, обязавшаго къ подчиненію его требованіямъ и своихъ согражданъ. Такъ или иначе, но первые выборы въ Харбинѣ состоялись безъ участія китайцевъ. Такъ какъ это положеніе вещей было крайне нежелательно политически и невыгодно въ бюджетномъ смыслѣ, было рѣшено изыскать какой-либо компромиссъ съ центральною китайскою властью и для этой цѣли Управляющій дорогой генералъ-лейтенантъ Хорватъ, въ со-

провожденіи Уполномоченнаго по сношенію съ китайскими властями Е. В. Даніэля отправился въ Пекинъ. Результатомъ этой поѣздки и пекинскихъ переговоровъ явилось такъ называемое «Предварительное Соглашеніе» 17 апрѣля 1909 года*), характерными особенностями котораго было особо подчеркнутое упоминаніе о суверенитетѣ Китая на земляхъ дороги (§ 1), вслѣдстіе чего въ дальнѣйшемъ всѣ протоколы и постановленія общественныхъ совѣтовъ должны были восходить уже на утвержденіе не только Управляющаго дорогой, но и мѣстной административной китайской власти—Предсѣдателя Цзяо-ше-цзюй (Гиринское бюро) (§ 13). Въ связи съ этимъ видоизмѣненъ былъ и самый составъ Городского Совѣта въ Харбинѣ и Маньчжуріи включеніемъ представителя отъ упомянутаго Бюро и отъ мѣстнаго китайскаго коммерческаго общества (§XI и XVIII). Соглашеніе это именовалось «предварительнымъ», такъ какъ по силѣ его § XVII за нимъ должно было послѣдовать окончательное подробное соглашеніе, до вступленія въ силу котораго во всѣхъ не оговоренныхъ спеціально статьяхъ оставались дѣйствующими наши разсмотрѣнныя выше положенія.

Такое рѣшеніе вопроса представлялось для насъ пріемлемымъ. Оно было встрѣчено одобрительно и высшими властями, китайской (регентомъ) и русской (Управляющій Кит. Вост. жел. дор. генералъ-лейтенантъ Хорватъ получилъ Высочайшую благодарность), а также дальне-восточной печатью. Китайскій сановникъ князь Цинъ и русскій посланникъ въ Пекинѣ обмѣнялись въ день подписанія Предварительнаго Соглашенія дружественными письмами, въ которыхъ еще разъ подчеркивался суверенитетъ Китая и необходимость справедливаго отношенія къ интересамъ иностранцевъ въ Маньчжуріи. Однако уже въ іюнѣ или іюлѣ того же 1909 года заинтересованными китайскими кругами стала настойчиво проводиться мысль о томъ, что окончательный и высшій надзоръ за самоуправленіемъ полосы отчужденія долженъ осуществляться не Правленіемъ Общества, какъ это было установлено нашими Положеніями и признано Предварительнымъ Соглашеніемъ,а Генералъ-Губернаторомъ Мукденской провинціи, какъ высшимъ представителемъ административной власти въ краѣ. Такимъ образомъ, вносилась трещина въ Предварительное Согашеніе въ то время, какъ наша миссія въ Пекинѣ уже опубликовала о немъ для свѣдѣнія заинтересованныхъ державъ. Недоброжелательные къ Россіи иностранцы воспользовались этимъ осложненіемъ и выдвинули совершенно новую точку зрѣнія на вопросъ объ общественныхъ управленіяхъ въ полосѣ отчужденія, а именно они заявили, что если китайцы участвовали въ выработкѣ муниципальнаго

*) См. ниже.

нашего распорядка, то и всѣ иностранныя державы въ лицѣ своихъ консуловъ согласно установившейся въ открытыхъ для международной торговли портахъ Китая практикѣ должны въ ней участвовать; внѣ этого условія иностранцы отказывались подчиниться выработаннымъ муниципальнымъ правиламъ.

Такое отношеніе иностранныхъ консуловъ, въ частности консула Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ г. Фишера, въ связи съ неопредѣленностью политики самихъ китайцевъ, подписавшихъ Соглашеніе, повело къ тому, что это Предварительное Соглашеніе такъ и не было переработано въ окончательную форму, взамѣнъ чего возникла весьма сложная и длительная офиціальная переписка, изъ которой видно, что, къ сожалѣнію, и русскіе органы власти въ полосѣ отчужденія и въ Пекинѣ оказались въ этомъ вопросѣ далеко не вполнѣ между собой солидарными; двоевластіе, создавшееся въ полосѣ отчужденія въ связи съ возникновеніемъ на ней въ 1907 году на-ряду съ Управляющимъ дорогой Россійскаго Императорскаго Генеральнаго Консульства, уже успѣло въ то время пустить свои первые досадные ростки*).

Перепиской этой, хранящейся въ архивахъ Пекинскаго Отдѣла Правленія, всесторонне трактуются наиболѣе основныя и существенныя проблемы нашего правового положенія въ Маньчжуріи и вскрываются всѣ спорные вопросы и затрудненія, испытанныя въ дѣлѣ организаціи Кит. Вост. жел. дор. въ обстановкѣ явнаго недоброжелательства къ русскимъ начинаніямъ со стороны заинтересованныхъ державъ.

По датамъ этой переписки, на которой, къ сожалѣнію, не представляется возможнымъ остановиться здѣсь сколько-нибудь подробно, видно, что выработка окончательнаго муниципальнаго порядка, къ которой на основаніи § XVII Предварительнаго Соглашенія надлежало приступить въ мѣсячный срокъ, сильно задержалась, между тѣмъ китайскія власти въ лицѣ Даотаевъ Ши и Лю всячески настаивали на ускореніи работы. Положеніе осложнялось необходимостью попутно изыскать наиболѣе цѣлесообразное, удобное для К. В. ж. д. разрѣшеніе давно назрѣвшихъ вопросовъ о закрѣпленіи земельныхъ сдѣлокъ, о подвѣдомственности и организаціи полиціи, объ измѣненіи компетенціи смѣшанныхъ судовъ и т. д.

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, насколько 1908 и 1909 годы явились тяжелыми для нарождающейся общественной жизни въ полосѣ отчужденія, главнымъ образомъ потому, что ни одна изъ столкнувшихся сторонъ не хотѣла окончательно поставить точку надъ і и дать исчерпывающую, хотя бы

*) Письма и телеграммы генерала Хорвата Правленію отъ 14 ноября и 7 декабря 1909 года. См. главу о Консульствѣ.

компромисную, но ясную правовую формулу для нормальной муниципальной жизни полосы. Мы видимъ, что, наоборотъ, началась обычная политика проволочекъ и искусственнаго затягиванія вопроса, который въ сущности такъ и остался окончательно неразрѣшеннымъ и понынѣ, когда реальное соотношеніе политическихъ силъ рѣзко измѣнилось не въ нашу пользу, и другая спорящая сторона получила возможность самостоятельно разрубить создавшійся Гордіевъ узелъ. Въ результатѣ мѣстное русское населеніе лишилось не только спеціальныхъ договорныхъ правъ въ полосѣ отчужденія, но и вообще элементарныхъ правъ иностранцевъ въ Китаѣ, оказавшись съ формальной стороны въ положеніи гражданъ нетрактатныхъ государствъ.

Любопытно, что при разрѣшеніи сложнаго вопроса о нашемъ гражданскомъ устройствѣ въ полосѣ отчужденія Министерства Иностранныхъ Дѣлъ и Финансовъ заинтересовались аналогичнымъ вопросомъ объ организаціи японскихъ населенныхъ пунктовъ въ отошедшей къ Японіи по Портсмутскому мирному договору Южной вѣткѣ К. В. ж. д.; по собраннымъ свѣдѣніямъ выяснилось, что вопросъ объ Общественномъ Управленіи такъ остро въ Южной Маньчжуріи не возникалъ въ виду отсутствія тамъ крупныхъ центровъ, подобныхъ Харбину (до Квантуна).

При изученіи актовъ и документовъ, относящихся къ этому періоду, обращаетъ также на себя вниманіе нижеслѣдующее донесеніе Управляющаго Китайской Восточной желѣзной дорогою Правленію Общества, изъ котораго видно, что новорожденный Харбинскій Городской Совѣтъ внесъ съ своей стороны нѣкоторую лепту въ общую создавшуюся около него путаницу и политическую завируху.

Донесеніе это, датированное 16 ноября 1909 года, между прочимъ гласитъ:

«Исходя изъ той точки зрѣнія, что на полосѣ отчужденія Китайской Восточной желѣзной дороги дѣйствуетъ русскій судъ, что положеніе о Гражданскомъ Управленіи и Общественныхъ Управленіяхъ утверждены черезъ Правленіе Общества русскимъ Министромъ Финансовъ, Гражданское Управленіе по отношенію къ Общественнымъ Управленіямъ приравнивало себя къ типу губернскихъ и областныхъ Правленій и, встрѣчаясь съ вопросами, которые являлись невыясненными въ текстѣ Положенія, обращалось къ россійскимъ законамъ. Такъ въ вопросѣ относительно выдачи разрѣшеній на разнаго рода торговопромышленныя предпріятія, заводы, фабрики и т. п. на основаніи Устава о промышленности выработаны и утверждены Правленіемъ Общества (журналъ Правленія № 4319—1908 г.) правила, опредѣляющія, какія разрѣшенія на открытіе торговопромышленныхъ предпріятій выдаются Общественными Управленіями и какія—Гражданскимъ Управленіемъ.

Въ школьномъ дѣлѣ Гражданское Управленіе придерживалось Устава учебныхъ заведеній Министерства Народнаго Просвѣщенія, и на основаніи представленія Упра-

вляющаго дорогою отъ 16 марта с. г. за № 565 Правленіемъ Общества установленъ порядокъ открытія городскихъ школъ и завѣдыванія таковыми (журналъ Правленія Общества отъ 19 мая с. г. № 5013).

Въ надзорѣ за возведеніемъ построекъ Гражданское Управленіе руководствовалось Строительнымъ Уставомъ и черезъ архитектора Гражданскаго Управленія осуществляло инспекторскій надзоръ за всѣми городскими постройками, при чемъ постройки общественнаго пользованія были изъяты изъ вѣдѣнія Общественнаго Управленія. Въ сферѣ административно-полицейской Гражданскимъ Управленіемъ издавались на основаніи Положенія объ административныхъ правахъ Управляющаго дорогою обязательныя постановленія по вопросамъ, относящимся къ общественному благочинію, порядку и безопасности.

Первоначально къ такому инспекторскому надзору со стороны Гражданскаго Управленія, основанному на россійскихъ законахъ, Харбинское Общественное Управленіе относилось доброжелательно и, если встрѣчались какія-либо тренія, то они разрѣшались болѣе или менѣе миролюбивымъ соглашеніемъ. Но за послѣднее время, съ момента Пекинскаго Соглашенія, въ дѣйствіяхъ Общественнаго Управленія замѣчается рѣзкій поворотъ: въ засѣданіяхъ Уполномоченныхъ раздаются голоса (83 засѣданіе Собранія Уполномоченныхъ отъ 21 сентября с. г.), что опека Гражданскаго Управленія нетерпима и Уполномоченный Фридъ отказывается отъ участія въ комиссіи по разработкѣ обязательныхъ постановленій объ электрическихъ установкахъ въ виду того, что Гражданское Управленіе настаиваетъ на изданіи таковаго постановленія.

Видимо подъ давленіемъ этихъ воззрѣній Уполномоченныхъ Городской Совѣтъ игнорируетъ вполнѣ утвержденный Правленіемъ Общества порядокъ для завѣдыванія школьнымъ дѣломъ,—самостоятельно открываетъ третью школу и самостоятельно принимаетъ въ нее учителей. Только впослѣдствіи, послѣ переговоровъ съ Помощникомъ по Гражданской Части Генераломъ Аѳанасьевымъ, Городской Совѣтъ, стараясь смягчить характеръ своего поступка, просилъ Учебный Отдѣлъ утвердить открытіе школы и назначенныхъ имъ въ школу учителей. Школьная комиссія, образованная въ составѣ нѣсколькихъ Уполномоченныхъ, въ настоящее время представила въ Городской Совѣтъ докладъ, въ которомъ требуетъ, чтобы школьное дѣло велось городомъ самостоятельно, безъ всякаго надзора со стороны Гражданскаго Управленія; Городской Совѣтъ, присоединившись къ мнѣнію Школьной комиссіи, вноситъ въ Собраніе Уполномоченныхъ докладъ, при семъ прилагаемый, въ которомъ указываетъ на необходимость полной автономности въ школьномъ дѣлѣ. Въ Собраніи Уполномоченныхъ этотъ вопросъ еще не разсмотрѣнъ, но рѣшеніе Собранія Уполномоченныхъ, видимо, будетъ солидарно съ докладомъ Совѣта, такъ какъ на 83 засѣданіи Собранія Уполномоченныхъ раздавались уже голоса, что недопустимо подчинять школьное дѣло Учебному Отдѣлу, а на 85 и 89 засѣданіяхъ раздавались голоса, что путемъ изданія Гражданскимъ Управленіемъ обязательныхъ постановленій для Харбина (подразумѣвается обязательное постановленіе, главнымъ образомъ, относительно печати) создается въ г. Харбинѣ положеніе усиленной охраны.

На просьбу Гражданскаго Управленія представить на разсмотрѣніе электротехника Гражданскаго Управленія проектъ электрическихъ проводовъ купца Кулаева, что на основании дѣйствующихъ законоположеній (Министерства Внутреннихъ Дѣлъ отъ 27 апрѣля 1890 г. за № 2599 и 13-го января 1891 г. за № 3) является обязательнымъ, Городской Совѣтъ отвѣтилъ, что это къ компетенціи Гражданскаго Управленія не относится.

Позволяю себѣ остановиться на этомъ инцидентѣ: въ Городскомъ Совѣтѣ въ настоящее время нѣтъ свѣдущаго электротехника, а находится на должности техника техникъ-самоучка; электротехникъ Гражданскаго Управленія Домнинъ, окончившій спеціальный курсъ въ Военной Электро-Технической школѣ Военнно-Инженернаго Вѣдомства въ Петербургѣ, утверждаетъ, что проводка въ городѣ дѣлается безъ соблюденія необходимыхъ элементарныхъ правилъ, допускается устройство проводовъ рядомъ съ проводами телефонной сѣти дороги (безусловная опасность въ пожарномъ отношеніи) и безъ надзора эти установки допускать невозможно. Поэтому Гражданское Управленіе руководствовалось въ этомъ случаѣ не мертвой буквой устава, а исходило изъ соображеній цѣлесообразности, и отвѣтъ Городского Совѣта приходится считать ни на чемъ не основанной дерзостью

Докладывая Правленію Общества, какой характеръ принимаетъ дѣятельность Общественнаго Управленія, прошу руководящихъ указаній на будущее время.

При этомъ считаю необходимымъ отмѣтить, что Гражданскому Управленію пока приходится нести на себѣ отвѣтственность по всѣмъ тѣмъ вопросамъ, касающимся общественной безопасности, по которымъ Губернскія Правленія имѣютъ инспекторскій надзоръ за дѣятельностью Городскихъ Самоуправленій въ Россіи, такъ какъ прокурорскій надзоръ приравниваетъ Гражданское Управленіе въ правахъ къ Губернскимъ Правленіямъ и въ случаѣ какого-либо несчастія, происшедшаго отъ недостаточности инспекторскаго надзора, привлекаетъ къ отвѣтственности Гражданское Управленіе, какъ это уже имѣло мѣсто, когда обрушилось зданіе завода «Гефестъ», за что г. Прокуроръ привлекалъ къ отвѣтственности архитектора Гражданскаго Управленія.

Помимо изложенныхъ въ цитируемомъ письмѣ Д. Л. Хорвата, существовали еще и другія тренія и размолвки между Управленіемъ дороги и Общественными Управленіями, то поселки требовали для общественныхъ нуждъ слишкомъ много земли, то они же отказывались выплачивать сборы на благоустройство, въ чемъ однажды жители Хайларскаго поселка были даже поддержаны мѣстнымъ представителемъ консульской власти *), заявившимъ, что Общество дороги, какъ частная организація, не имѣетъ права устанавливать принудительныхъ сборовъ, хотя бы и на благоустройство.

Создавшаяся около Предварительнаго Соглашенія неопредѣленность и недовольство затянулись настолько, что въ выборахъ въ Харбинское Общественное Управленіе 1911 года иностранцы не нашли для себя возможнымъ

*) См. главу о консульствѣ.

участвовать и вообще какъ бы бойкотировали наши муниципальные органы. Китайское населеніе въ этихъ выборахъ также не участвовало, а взамѣнъ этого китайское коммерческое общество настояло, въ силу § XVIII Предварительнаго Соглашенія, на включеніи въ новый составъ Городского Совѣта трехъ своихъ представителей.

Бойкотъ со стороны иностранцевъ, особенно въ такомъ центрѣ, какъ Харбинъ, представлялся нежелательнымъ и во всякомъ случаѣ несоотвѣтствующимъ видамъ, какъ русскаго правительства, такъ и интересамъ Правленія Общества дороги. Не нужно забывать, что наиболѣе цѣлесообразная постановка управленія Харбиномъ являлась залогомъ успѣшнаго развитія въ немъ гражданской, торговой и промышленной жизни. Возможно болѣе широкое привлеченіе въ Харбинъ не только русскихъ, но и иностранныхъ капиталовъ въ цѣляхъ образованія здѣсь крупнаго торгово-промышленнаго центра оказало бы громадное вліяніе на развитіе дѣятельности Общества К. В. ж. д., а вмѣстѣ съ тѣмъ и на повышеніе его доходовъ, способствуя съ одной стороны усиленію коммерческаго движенія на дорогѣ, а съ другой—извлеченію возможно большихъ выгодъ изъ вспомогательныхъ ея предпріятій, какъ, напримѣръ, изъ эксплоатаціи отчужденныхъ въ широкихъ размѣрахъ земель подъ г. Харбинъ.

Кромѣ того, въ частности вопросъ о муниципальномъ соглашеніи съ иностранцами пріобрѣталъ особо важное значеніе въ видахъ необходимости созданія въ Харбинѣ противовѣса другимъ торговымъ и промышленнымъ центрамъ, которые могли бы иначе предпочтительно развиваться въ сферѣ иныхъ сосѣднихъ вліяній.

Для русскихъ возникала такимъ образомъ дилемма—держаться ли въ этомъ вопросѣ исключительно офиціальной китайской точки зрѣнія, или же постараться найти путь къ соглашенію съ иностранцами, и, нужно сказать, что въ этомъ вопросѣ даже такой осторожный государственный дѣятель какъ Министръ Финансовъ Коковцовъ, а съ нимъ и нашъ посланникъ въ Пекинѣ И. Я. Коростовецъ склонялись въ концѣ-концовъ на путь соглашенія съ иностранцами, тѣмъ болѣе, что пресловутое Предварительное Соглашеніе 1909 года было въ извѣстной мѣрѣ опорочено самими же китайцами. Такого же взгляда придерживался и нашъ Генеральный Консулъ въ Харбинѣ Н. М. Поппе.

Въ результатѣ иниціативу взялъ на себя англійскій консулъ г. Слай, который предложилъ русскому Генеральному Консулу выработать совмѣстное муниципальное соглашеніе, каковое соглашеніе и состоялось 17/30 апрѣля 1914 года первоначально лишь между Россійскимъ и Британскимъ Правительствами, а затѣмъ къ нему постепенно примкнула Франція, Нидерланды, Бельгія, Испанія, Японія, Данія и Италія.

По этому соглашенію иностранцы получили право имѣть своего представителя въ Городскомъ Совѣтѣ для контроля за расходованіемъ общественныхъ суммъ и право предварительнаго разсмотрѣнія всѣхъ проэктируемыхъ обязательныхъ постановленій и статей, предполагаемыхъ ко включенію въ Положенія объ Общественныхъ Управленіяхъ.

Одновременно было выработано въ нѣсколько иной редакціи и соглашеніе съ Германскимъ Консуломъ, докторомъ Гейнце. Соглашеніе это также было подписано 17 апрѣля 1914 года, но возникшая въ іюлѣ того же года война помѣшала ратификаціи его. Китайское Правительство къ новому муниципальному соглашенію отнеслось въ свое время какъ бы безучастно, но впослѣдствіи Бинцзянскій Даоинь и Комиссаръ по иностраннымъ дѣламъ въ Харбинѣ Дунъ Ши-энь, извѣщая Управленіе дороги о вступленіи своемъ въ должность Начальника Управленія по дѣламъ Городского и Поселковаго хозяйства, декларировалъ, что дѣятельность вышеупомянутаго Управленія будетъ согласована съ англо-русскимъ соглашеніемъ 1914 г. для пользы и благополучія всего населенія.

Такова въ главныхъ чертахъ исторія формальной стороны вопроса объ Общественныхъ Управленіяхъ въ полосѣ отчужденія, въ періодъ, предшествовавшій великой европейской войнѣ. За послѣдніе же годы этотъ вопросъ имѣлъ слѣдующую судьбу.

2 октября 1920 года Китайскимъ Правительствомъ было заключено съ Русско-Азіатскимъ (ранѣе Русско-Китайскимъ) Банкомъ дополнительное къ контракту 1896 года соглашеніе, статьей VI котораго устанавливалось, что «права и обязанности Общества будутъ впредь во всѣхъ отношеніяхъ носить исключительно коммерческій характеръ: какія бы то ни было дѣйствія и присвоеніе правъ политическаго характера Обществу безусловно воспрещены. Вслѣдствіе этого Китайское Правительство сохраняетъ за собою право предписывать Обществу въ любой моментъ всякаго рода мѣры, ограничивающія его дѣятельность» (повидимому, въ направленіи политическомъ).

Въ связи съ этимъ и съ переходомъ администрированія полосы отчужденія въ вѣдѣніе китайскихъ властей Китайскимъ Правительствомъ 5 февраля 1921 года было учреждено «Управленіе по дѣламъ Городского и Поселковаго хозяйства въ Особомъ Раіонѣ Восточныхъ Провинцій».

Сообщая въ письмѣ отъ 12-го февраля 1921 года объ учрежденіи этого Управленія, Предсѣдатель Правленія просилъ Общество К. В. ж. д. передать вновь учрежденному Управленію по дѣламъ Городского хозяйства всѣ дѣла Общественныхъ Управленій и «такимъ образомъ, разграничить функ-

ціи», такъ какъ по ст. 6 дополнительнаго договора Общество Кит. Вост. ж. д. «не можетъ распространять своихъ правъ на Городскія Общественныя Управленія».

Для обсужденія вопроса о передачѣ въ вѣдѣніе китайской администраціи надзора за органами Самоуправленія Правленіемъ была образована Комиссія изъ представителей Правленія О-ва, Управленія дороги и Управленія по дѣламъ Городского хозяйства (протоколъ Правленія отъ 19 февраля 1921 года, за № 837).

Рѣшеніе этой Комиссіи, вполнѣ согласованное съ представителями китайской администраціи, въ конечномъ результатѣ вылилось въ протоколъ Правленія отъ 10 мая 1921 года за № 961.

Протоколомъ этимъ было установлено, что

1) предварительно утвержденія всѣхъ смѣтъ и отчетовъ Общественныхъ Управленій, Управленіе по дѣламъ Городского хозяйства запрашиваетъ заключеніе по нимъ Правленія Общества К. В. ж. д.

2) вопросъ о введеніи взиманія попуднаго сбора въ пользу того или иного Общественнаго Управленія долженъ предварительно передаваться на заключеніе Общества К. В. ж. д., а затѣмъ уже взиманіе попуднаго сбора устанавливается по обсужденіи этого вопроса Управленіемъ по дѣламъ Городского хозяйства при участіи представителей Общества Кит. Вост. жел. дор. и заинтересованного Общественнаго Управленія.

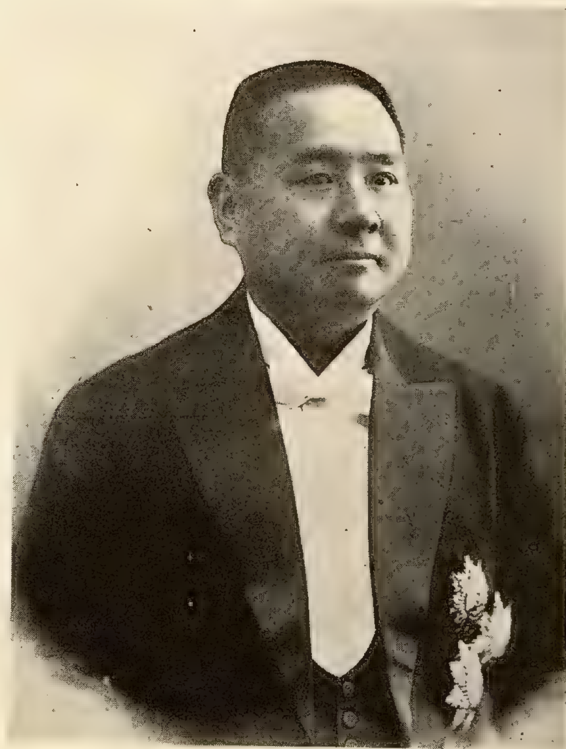
Равнымъ образомъ, проэкты работъ, производимыхъ за счетъ попуднаго сбора, смѣты по нимъ и отчетность должны разсматриваться Управленіемъ по дѣламъ Городского хозяйства не прежде полученія по нимъ заключенія отъ Правленія Общества Кит. Вост. ж. д.

Установленіе и распредѣленіе поведерно-бандерольнаго сбора должно было производиться Управленіемъ по дѣламъ Городского хозяйства при участіи представителей Общественныхъ Управленій и Общества К. В. ж. д.

3) Дѣла, выходящія за предѣлы территорій, находящихся въ вѣдѣніи Общественныхъ Управленій, напр., трамвайныя концессіи, водопроводы, электрическое освѣщеніе, канализація и т. п., затрагивающія интересы Кит. Вост. ж. д., должны утверждаться Управленіемъ по дѣламъ Городского хозяйства не иначе, какъ по соглашенію съ Обществомъ К. В. ж. д.

4) Въ составѣ Харбинскаго Городского Совѣта будетъ сохранена должность Члена Совѣта по назначенію отъ дороги.

Копіи этого протокола были сообщены 30 ноября 1921 года за № 3662—910 г. Предсѣдателю Правленія и того же числа за № 3665—912 въ Управленіе по дѣламъ Городского хозяйства.



董士恩

中東鐵路公司董事自一九二〇年十一月六日起至一九二一年七月三十一日止

Дунъ Ши-энь,

Членъ Правленія О-ва К. В. ж. д. съ 6-го ноября 1920 г. по 31-е іюля 1921 года.

Tung Shih En,

Member of the Board of Directors of the Chinese Eastern Railway Company, from the 6-th November 1920 to the 31-st July 1921.

Вскорѣ послѣ этого, въ декабрѣ 1921 года, было опубликовано новое Положеніе объ Управленіи по Городскимъ и Поселковымъ дѣламъ Особаго района Восточныхъ провинцій утвержденное приказомъ Президента Китайской Республики за № 2900.

Положеніе это состоитъ изъ слѣдующихъ 7-ми статей:

Ст. 1. Въ цѣляхъ объединенія городскихъ дѣлъ въ Особомъ районѣ Восточныхъ провинцій и энергичнаго стремленія развить городскія дѣла, Правительство спеціально учреждаетъ для завѣдыванія городскими дѣлами Управленіе по Городскимъ дѣламъ.

Ст. 2. При Управленіи по Городскимъ дѣламъ учреждаются должности Начальника и Помощника и назначеніе на эти должности исходитъ по представленію Министерства Внутреннихъ Дѣлъ. Два завѣдывающихъ назначаются Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ по рекомендаціи. Штатъ агентовъ и писарей Бюро опредѣляется Начальникомъ Управленія и представляется Министру ВнутреннихъДѣлъ на предметъ утвержденія назначеній.

Ст. 3. Управленіе по Городскимъ дѣламъ должно пригласить консультантовъ и совѣтниковъ для успѣшнаго развитія и проведенія въ жизнь вопросовъ по городскому управленію и представленіе этихъ лицъ дѣлается Начальникомъ Управленія Министру Внутреннихъ Дѣлъ, который утверждаетъ назначеніе этихъ лицъ.

Ст. 4. Всѣ значительныя и важныя, подлежащія выполненію мѣропріятія, относящіяся къ городскимъ дѣламъ Особаго района Восточныхъ провинцій, проводятся въ жизнь послѣ утвержденія Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ соотвѣтствующихъ докладовъ Начальника Управленія.

Ст. 5. Всѣ ранѣе учрежденные въ Особомъ районѣ органы съ ихъ функціями, имѣющими цѣлью общественную пользу, имѣютъ продолжать свою дѣятельность.

Ст. 6. Въ отношеніи тѣхъ изъ нынѣ дѣйствующихъ городскихъ положеній, правилъ и системъ, кои не соотвѣтствуютъ нынѣшнему положенію вещей и подлежатъ переработкѣ, Начальникъ Управленія можетъ, по выясненіи всѣхъ данныхъ, обращаться объ ихъ переработкѣ съ соотвѣтствующими представленіями къ Министру Внутреннихъ Дѣлъ.

Ст. 7. По всѣмъ вопросамъ, правилами не предусмотрѣннымъ, Начальникъ Управленія представляетъ Министру Внутреннихъ Дѣлъ на утвержденіе доклады съ приложеніемъ своихъ проэктовъ и соображеній.

По поводу этого Положенія необходимо отмѣтить, что приведеннымъ выше протоколомъ Правленія отъ 10 мая 1921 года за № 961 предусматривалось, что, въ дополненіе декрета Президента Китайской Республики отъ 5-го февраля 1921 года Китайскимъ Правительствомъ будетъ изданъ законъ объ опредѣленіи круга дѣйствій Управленія по дѣламъ Городского хозяйства. Предполагалось, что декретъ относительно образованнаго китайскими властями Управленія по дѣламъ Городского хозяйства будетъ, подобно закону о бывшихъ ранѣе въ Россіи Губернскихъ по земскимъ и городскимъ дѣламъ При-

сутствіяхъ, точно опредѣлять организацію и компетенцію этого Управленія Между тѣмъ, изъ текста разсматриваемаго Положенія приходится вывести заключеніе, что оно, узаконяя лишь существованіе Управленія по дѣламъ Городского хозяйства, не очерчиваетъ точныхъ рамокъ его работы, поселяя тѣмъ самымъ нѣкоторую неопредѣленность взаимоотношеній новаго административнаго органа съ Городскими и Поселковыми Управленіями и Обществомъ К. В. ж. д., что и лишаетъ возможности считать мѣстный муниципальный вопросъ окончательно урегулированнымъ.

Во главѣ Управленія по дѣламъ городского и поселковаго хозяйства стоитъ нынѣ весьма популярный въ Харбинѣ китайскій генералъ Ма Дзю-Дзюнь.

Отъ общаго обзора внѣшней исторіи Общественныхъ Управленій и судьбы регулирующихъ ихъ жизнь Положеній перейдемъ теперь къ описанію внутренней дѣятельности главнѣйшихъ изъ этихъ Управленій за истекшій періодъ.

Харбинское Общественное Управленіе.

Тотчасъ по окончаніи выборовъ это Общественное Управленіе взялось за свою работу. Первымъ его дѣломъ было принятіе отъ Управленія Кит. Вост. жел. дороги того имущества, которое должно было перейти въ его вѣдѣніе. Прежде всего къ 15 іюня 1908 года были приняты земельные участки:

Базаръ на Пристани	площадью	28.596	кв. с.
Городской садъ	»	11.266	»
Подъ склады грузовъ	»	5.613	»
Трамвайная площадь	»	6.000	»
Базаръ въ Новом Городѣ	»	5.687	»
Подъ паркъ въ Нов. Гор.	»	55.000	»
Подъ учебн. зав. на Пристани	площадью	2.278	»

Передача торговаго стола произведена была въ половинѣ мая, съ 1 по 7-е іюня приняты постройки на скотобойнѣ, 7 іюня—больница для проститутокъ и дома при ней (теперь—городская больница), 15—16 іюня—коллекторы, 2 станціи для перекачки воды и 1 водоразборная будка; 3 іюня принята пожарная команда въ составѣ 36 лошадей.

Изъ этого перечня видно, что, если не считать земельныхъ площадей, перешедшихъ городу, Городское Управленіе получило очень малое наслѣдство и по количеству, и по стоимости.

馬忠駿 黑龍江鐵路交涉總局總辦兼東省特別區市政局局長

Ма Чжун-цзюнь.

Предсѣдатель Главнаго Желѣзнодорожнаго Дипломатическаго Бюро Цицикарской провинціи и Начальникъ Управленія по Городскимъ и Поселковымъ дѣламъ.

Ma Chun Tsun,

President of the Chief Railway Diplomatic Bureau of Heilungkiang province, and Director of the Adminisration for Affairs of Municipalities and Settlements.

Первые шаги молодого Городскаго Самоуправленія, само собою разумѣется, посвящались организаціоннымъ вопросамъ. Съ самаго начала установилась традиція еженедѣльныхъ Собраній Уполномоченныхъ, но по началу нерѣдко бывало и по 2 засѣданія на недѣлѣ.

Въ краткихъ чертахъ за время до начала революціи главнѣйшіе вопросы, занимавшіе Харбинское Общественное Управленіе, были слѣдующіе:

Налоги и оцѣнка. Положеніе объ оцѣночно-налоговой комиссіи было утверждено 1 декабря 1908 года; первый составъ ея избранъ 15 декабря 1908 года. Схема оцѣнки домовъ и строеній для налоговаго обложенія утверждена 31 августа 1909 года. Сборъ съ торговли установленъ 4 іюля 1908 года, сборъ съ билетовъ на театральныя представленія и всякаго рода зрѣлища—14 іюля 1908 года. Общій докладъ объ установленіи налоговаго обложенія: квартирное обложеніе, оцѣночный сборъ съ земельныхъ участковъ (0,4% дѣйствительной стоимости съ эксплоатируемыхъ и 0,2% съ неэксплоатируемыхъ), съ домовъ и строеній (0,8% дѣйствительной стоимости) и проэктъ правилъ для производства оцѣнки земель, домовъ и строеній внесенъ въ Собраніе Уполномоченныхъ 23 октября 1908 года. Налогъ на промышленныя предпріятія—6 ноября 1908 года. Правила о взиманіи промысловаго налога съ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій—8 декабря 1908 года. Проэктировалось поведерное обложеніе водочныхъ заводовъ и складовъ взамѣнъ раскладочнаго, но установлено съ 1910 года смѣшанное обложеніе. Обязательное постановленіе «о порядкѣ взиманія налоговъ на спиртные напитки» издано 28 іюня 1912 г. Затѣмъ былъ разсмотрѣнъ вопросъ объ объединеніи дѣла взиманія бандерольнаго сбора со спиртныхъ напитковъ и пива и принятъ Собраніемъ Уполномоченныхъ 1 іюня 1915 года. Приказомъ по дорогѣ отъ 2 января 1914 года распубликовано о введеніи Положенія объ обложеніи торгово-промышленныхъ заведеній, вырабатывающихъ и торгующихъ спиртными напитками на территоріи К. В. ж. д., а приказомъ № 341 отъ 10 сентября 1915 года о введеніи въ дѣйствіе положенія объ обложеніи торгово-промышленныхъ предпріятій, вырабатывающихъ и производящихъ торговлю спиртными напитками на территоріи К. В. ж. д. и объ объединеніи поведернаго и бандерольнаго сборовъ со спирта, спиртныхъ напитковъ и пива на территоріи дороги въ однѣхъ рукахъ Управленія дороги.

Вопросъ *о попудномъ сборѣ* былъ возбужденъ въ Собраніи Уполномоченныхъ 19 іюля 1911 года, когда рѣшили ходатайствовать передъ Правленіемъ Общества Кит. Вост. жел. дор. объ установленіи попуднаго сбора съ грузовъ, прибывающихъ въ Харбинъ и вывозимыхъ изъ него по желѣзной дорогѣ. 9-го

октября 1912 года возбужденъ вопросъ объ измѣненіи ставокъ попуднаго сбора и рѣшено ходатайствовать передъ Управленіемъ дороги объ утвержденіи ставокъ, принятыхъ ранѣе Собраніемъ Уполномоченныхъ, или установить для всѣхъ грузовъ однообразный сборъ въ 8-кратномъ размѣрѣ мѣсячной начальной тарифной ставки. Попудный сборъ введенъ приказомъ по Кит. Вост. ж. д. за № 443 отъ 26-го ноября 1913 года, въ суммѣ 1.245.288,60 коп. срокомъ на 10 лѣтъ.

Вопросы *народнаго образованія* не разъ вставали передъ Общественнымъ Управленіемъ. Объ открытіи 1-го городского начальнаго училища и 1-го городского 2-класснаго училища рѣшено было единогласно на 5-мъ засѣданіи Собранія Уполномоченныхъ 28-го іюня 1908 года. Вмѣстѣ съ тѣмъ была рѣшена безплатность обученія. Комиссія по народному образованію учреждена 30-го іюня того же года и была утверждена инструкція этой комиссіи. 4 сентября 1912 года заслушанъ докладъ школьной комиссіи о расширеніи сѣти городскихъ школъ и объ установленіи платы за обученіе для имущихъ горожанъ въ 20 руб., съ освобожденіемъ 50% наличнаго числа учащихся. 4-е городское училище рѣшено было открыть на засѣданіи Собранія Уполномоченныхъ 15-го сентября 1910 года, а 5-е—4 сентября 1912 года, высшее начальное училище —10 мая 1916 года. Проектъ положенія объ училищахъ Харбинскаго Общественнаго Управленія—27 сентября 1916 года. Съ самаго начала работы возникъ вопросъ объ отношеніяхъ къ Учебному Отдѣлу Управленія дороги въ школьномъ дѣлѣ, при чемъ Общественное Управленіе отстаивало свою полную независимость.

По врачебно-санитарной части—вопросъ объ организаціи безплатнаго леченія неимущихъ и объ установленіи сбора за право леченія въ городскихъ больницахъ разсматривался Собраніемъ Уполномоченныхъ 21 іюля 1908 года. 28 іюля была организована больничная комиссія. Объ установленіи больничнаго сбора—12 ноября 1909 года, объ открытіи городской амбулаторіи—16 апрѣля 1910 года, о пріобрѣтеніи ассенизаціоннаго обоза—рѣшено ходатайствовать передъ Управленіемъ дороги о безпроцентной ссудѣ для этой цѣли въ 90 тыс. руб. Объ установленіи санитарнаго сбора—17 мая 1911 года. Объ устройствѣ городской больницы—27 августа 1913 г. Обязательное постановленіе о содержаніи улицъ въ чистотѣ—20 октября 1908 года.

Пожарная команда перешла отъ желѣзной дороги 3 іюля 1908 года. Передъ этимъ 30 іюня 1908 года образована комиссія по пріобрѣтенію новаго пожарнаго обоза.

Устройство *ветеринарнаго пункта* было рѣшено 2-го іюля 1908 года, при чемъ были выработаны мѣры борьбы съ эпизоотіями.

Строительныя правила прошли въ Общественномъ Управленіи весьма туго; правила для возведенія строеній въ Харбинѣ впервые были внесены въ Собраніе Уполномоченныхъ еще 4 іюля 1908 года, разсматривались 23 февраля 1910 года, а затѣмъ только уже въ январѣ 1914 года. Окончательная редакція правилъ принята 9-го сентября 1914 года, въ видѣ же обязательнаго постановленія № 19 эти правила увидѣли свѣтъ лишь 18 марта 1915 г. Слѣдовательно, для прохожденія ихъ потребовалось 80½ мѣсяцевъ (почти 7 лѣтъ).

Обязательное постановленіе *о замощеніи* улицъ, тротуаровъ и содержаніи ихъ въ исправности и порядкѣ появилось въ свѣтъ въ пловинѣ августа 1908 г. Рѣшено ввести таблички съ указаніемъ № дома и улицы—13 ноября 1912 г.

10 декабря 1913 года рѣшено было возбудить передъ Правленіемъ Общества Кит. Вост. жел. дор. ходатайство о разрѣшеніи заключить долгосрочный заемъ въ 5.300,000 золотыхъ рублей, съ гарантіей Правленія, на слѣдующія надобности:

	Руб.
1) Водопроводъ (по разсчету на 100 тыс. жителей)	700.000
2) Канализація	600.000
3) Трамвай и освѣщеніе	1.300.000
4) Телефонъ на 2,000 абонентовъ	250.000
5) Торговые ряды въ Новомъ Городѣ (675 кв. с. площадью) .	190.000
6) Зданія городскихъ школъ (1200 кв. с. площадью)	200,000
7) Зданіе Городского Управленія (500 кв. с. площадью) . .	112.500
8) Подсыпка береговыхъ участковъ	30.000
9) Ассенизаціонный дворъ	15.000
10) Больница	100.000
11) Ветеринарный лазаретъ	40.000
12) Пожарное депо	56.000
13) Пожарный обозъ	40.000
14) Скотопригонный дворъ	26.000
15) Рефрижераторъ на бойнѣ и желѣзнодорожная вѣтка туда	125.000
16) Паркъ въ Новомъ Городѣ	30.000
17) Садъ на Пристани и лѣтній театръ	25.000
18) Погашеніе краткосрочныхъ обязательствъ	350.000

Этотъ списокъ характеренъ, какъ оттѣняющій капитальныя первоочередныя нужды города. Въ связи съ наступившими вскорѣ событіями міровой войны этотъ заемъ осуществленъ не былъ.

Вопросъ *о статистическомъ* обслѣдованіи былъ поднятъ уже на 4-мъ засѣданіи Собранія Уполномоченныхъ—27 іюня 1908 года. Вновь поднятъ 27 іюля 1909 года вопросъ о реорганизаціи дѣла оцѣнки и налоговаго обложенія, объ организаціи статистическо-оцѣночнаго бюро. Положительно былъ разрѣшенъ вопросъ о переписи города 1 ноября 1911 г., докладъ объ однодневной переписи былъ принятъ 1 февраля 1913 года и самая перепись произведена 23 февраля 1913 года; она не ограничивалась райономъ городской черты, но имѣла мѣсто на всей территоріи Харбина. Въ 1913 году производился учетъ уличнаго движенія на главныхъ улицахъ Харбина и организована текущая статистика. Въ 1914 году (14-го и 21-го января) въ Собраніе Уполномоченныхъ былъ внесенъ докладъ о текущей статистикѣ и о производствѣ торгово-промышленной и подворно-квартирной переписи, какъ основы оцѣночной статистики. Послѣдняя была отклонена.

Освѣщеніе. Докладъ по вопросу объ освѣщеніи—26 января 1910 года. Избрана комиссія. Договоръ съ Мичковымъ на освѣщеніе былъ заключенъ 15 іюня 1910 года по 13 мая 1923 года. Вопросъ о постройкѣ своей электрической станціи былъ поднятъ 29 марта 1916 года, а 26 октября того же года—о пріобрѣтеніи станціи у Мичкова за 300 тыс. рублей.

Извозный промыселъ. Такса для легковыхъ извозчиковъ была утверждена 15 января 1909 года, обязательное постановленіе объ извозномъ промыслѣ —23 февраля того же года.

Объ устройствѣ на берегу Сунгари *спасательной станціи*—1 іюня 1909 года.

Объ изданіи «*Извѣстій Харбинскаго Общественнаго Управленія*» рѣшено 9 октября 1908 года, они выходили до 1917 года*).

Вопросъ о пріобрѣтеніи *рефрижератора* на 4 верстѣ былъ рѣшенъ 9 сентября 1909 года и отпущено на это 116.840 руб.

Къ числу вопросовъ, которые были подняты въ Общественномъ Управленіи очень рано, но проходили съ большимъ трудомъ, надо отнести вопросъ объ *охранѣ труда.* Правила объ урегулированіи времени труда въ торговопромышленныхъ учрежденіяхъ г. Харбина и объ обезпеченіи нормальнаго отдыха служащимъ въ нихъ и рабочимъ были разработаны Городскимъ Совѣтомъ къ засѣданію Собранія Уполномоченныхъ 17 августа 1909 года. Рѣшено было составить комиссію въ составѣ представителей: Общественнаго Управленія—4, китайскаго коммерческаго общества—2, служащихъ въ промышленныхъ предпріятіяхъ—6, въ торговыхъ предпріятіяхъ—6, китайской администраціи—1, Биржевого Комитета—1, владѣльцевъ торговыхъ предпріятій—6, владѣльцевъ

*) Въ 1922 году выпущенъ X томъ «Извѣстій Харб. Общ. У-нія».

промышленныхъ предпріятій—6, Управленія К. В. ж. д.—1, итого 33 человѣка. 7 декабря 1909 года былъ выработанъ проэктъ обязательнаго постановленія о времени торговли въ торговопромышленныхъ заведеніяхъ гор. Харбина. Китайскіе представители энергично протестовали противъ введенія этого обязательнаго постановленія. 4 и 11 декабря 1912 года вновь началось разсмотрѣніе проэкта обязательнаго постановленія объ обезпеченіи нормальнаго отдыха служащимъ въ торговыхъ заведеніяхъ, но вопросъ не былъ законченъ. 15 и 25 ноября 1916 г. въ Собраніе Уполномоченныхъ внесено заявленіе служащихъ торговопромышленныхъ предпріятій о скорѣйшемъ обсужденіи этого вопроса, послѣ чего 3 января 1917 года Собраніе Уполномоченныхъ приступило къ постатейному чтенію проэкта. Такимъ образомъ, въ теченіи $6^1/_2$ лѣтъ со времени первоначальнаго внесенія въ Собраніе Уполномоченныхъ вопросъ этотъ доведенъ былъ только до постатейнаго чтенія, а затѣмъ, въ связи съ революціонными событіями, онъ вовсе вышелъ изъ сферы вліянія Городского Управленія.

Проэктъ Положенія о служащихъ Общественнаго Управленія 28 января 1914 года былъ переданъ въ комиссію, которая внесла его въ Собраніе Уполномоченныхъ 26 мая 1915 года.

Въ послѣдующемъ засѣданіи было разсмотрѣно лишь около 8 ст. этого Положенія и было постановлено посвящать этому вопросу по два часа въ дальнѣйшихъ засѣданіяхъ, но постановленіе это не было выполнено и Положеніе о служащихъ Х. О. У. до сихъ поръ такъ и осталось не разсмотрѣннымъ. Обстоятельство это крайне вредно отзывается, какъ на интересахъ служащихъ, такъ и на дѣятельности Общественнаго Управленія, загромождая повѣстки Собранія Уполномоченныхъ такими вопросами, которые не должны были бы восходить до него, и порождая всевозможныя недоразумѣнія и недовольство при рѣшеніи такихъ дѣлъ, на которые должны были бы быть совершенно точные отвѣты въ самомъ Положеніи о служащихъ.

Отмѣтимъ попутно, что 8 декабря 1913 года состоялось 1-е Общее Собраніе членовъ ссудо-сберегательной и вспомогательной кассы служащихъ Харбинскаго Общественнаго Управленія.

Хроническимъ явленіемъ въ жизни Харбинскаго Общественнаго Управленія сразу же сдѣлалось запаздываніе смѣты. Уже первая смѣта 1908 года была внесена въ Собраніе Уполномоченныхъ только 1 августа 1908 года. Въ дальнѣйшемъ разсмотрѣніе смѣты приходилось всегда на годъ ея исполненія. Собраніе Уполномоченныхъ вынуждено было разрѣшать производство текущихъ расходовъ по смѣтѣ предыдущаго года. Это ненормальное явленіе продолжается и донынѣ.

Вопросъ объ *иностранцахъ* очень долго являлся болѣзненнымъ для Общественнаго Управленія. Уже 9 сентября 1909 года былъ внесенъ въ Собраніе Уполномоченныхъ вопросъ объ изысканіи способовъ понужденія проживающихъ въ Харбинѣ иностранцевъ вносить «причитающіеся съ нихъ налоги», которыхъ накопилось тогда уже много и которые иностранцы, ссылаясь на свою экстерриторіальность, категорически не желали платить. На запросъ Общественнаго Управленія Земельный Отдѣлъ увѣдомилъ, что принудительное взысканіе налоговъ съ иностранцевъ произведено быть не можетъ впредь до окончанія дипломатическихъ переговоровъ по этому вопросу. Этой неопредѣленностью положенія иногда пользовались и русскіе. Въ цѣляхъ уклоненія отъ уплаты налоговъ они фиктивно передавали свои дѣла иностранцамъ, устраивая такъ называемыя «подъименныя предпріятія».

Въ связи съ чумой 1910 года также возникалъ вопросъ объ иностранцахъ, не желавшихъ подчиняться распоряженіямъ противочумной организаціи. Лишь 20 сентября 1914 года Собраніе Уполномоченныхъ освѣдомлено было о состоявшемся соглашеніи между Россійскимъ и Британскимъ правительствами о распространеніи на британскихъ подданныхъ муниципальныхъ порядковъ и повинностей въ полосѣ отчужденія Кит. Вост. жел. дор., а 7 января 1915 года былъ избранъ первый членъ Совѣта отъ иностранцевъ (г. Мекензи).

Съ китайцами въ отношеніи признанія Общественнаго Управленія вопросъ принялъ опредѣленное направленіе, когда 8-го мая 1909 года было сообщено Пекинское Предварительное Соглашеніе и предложено избрать комиссію по пересмотру Положенія о Харбинскомъ Общественномъ Управленіи. 8-го іюня, согласно Предварительнаго Соглашенія, вступили въ исполненіе обязанностей 3 китайца—члены Городского Совѣта по избранію китайскаго коммерческаго общества. Характерно, что эти члены скромно заявили на Собраніи Уполномоченныхъ, что представители китайскаго населенія «по незнакомству съ городскими дѣлами и управленіемъ врядъ ли могутъ принести большую пользу для дѣла».

Упомянутая комиссія по пересмотру имѣла 13 засѣданій и выработала проэктъ Положенія, внесенный въ Собраніе Уполномоченныхъ 2-го іюля 1909 г. Проэктъ былъ обсужденъ, принятъ и послѣ того направленъ на утвержденіе Правленія Общества Кит. Вост. жел. дороги. Къ нововеденіямъ этого проэкта надо отнести: подоходный налогъ, регистрацію актовъ гражданскаго состоянія неправославныхъ гражданъ, налогъ на незаслуженный приростъ цѣнности и т. д.

За время до 1917 года Харбинъ пережилъ два крупныхъ событія, чрезвычайно отразившиихся на всей работѣ Общественнаго Управленія: чуму въ 1910 году и русско-германскую войну.

Чума возникла въ концѣ 1910 года (первый случай заболѣванія въ Харбинѣ—27-го октября) и быстро приняла угрожающіе размѣры. Хотя она главнымъ образомъ поражала китайцевъ и почти не распространялась на европейцевъ, а главнымъ гнѣздомъ ея былъ Фудзядянъ, пришлось и въ Харбинѣ принять самыя энергичныя мѣры къ ея ликвидаціи. За это дѣло взялась администрація дороги въ масштабѣ всей полосы отчужденія. Въ Харбинѣ же была образована особая городская санитарная исполнительная Комиссія подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя Городского Совѣта, при чемъ районъ ея дѣятельности не былъ ограниченъ городской чертой, а распространенъ на Модягоу, Алексѣевку, Старый Харбинъ, Мастерскія, Корпусной городокъ и Госпитальный городокъ. Эта территорія была разбита на 8 врачебно-санитарныхъ участковъ. Городъ былъ оцѣпленъ войсками въ цѣляхъ полной изоляціи его. Впервые вопросъ о чумѣ возникъ въ Собраніи Уполномоченныхъ 2-го ноября 1910 года, на этомъ засѣданіи было постановлено: въ виду недостаточности у города средствъ ходатайствовать передъ Правительствомъ о выдачѣ Общественному Управленію потребной для борьбы съ эпидеміей суммы. На засѣданіи 21-го ноября были избраны санитарные попечители и заслушанъ отчетъ о работѣ санитарной исполнительной комиссіи. На борьбѣ съ чумой у города работало 11 врачей, 25 фельдшеровъ, 80 санитаровъ и 20 служителей*).

Война также отразилась на дѣятельности Общественнаго Управленія и вызвала съ его стороны рядъ экстренныхъ мѣропріятій. Уже 23 іюля 1914 г. возникъ вопросъ о борьбѣ съ искусственнымъ повышеніемъ цѣнъ на продукты первой необходимости и о выдачѣ пособія запаснымъ. 29-го іюля Собраніе Уполномоченныхъ заслушало заявленіе Уполномоченнаго З. В. Слауты объ ассигнованіи на помощь государству части городскихъ средствъ и 31-го іюля приняло докладъ объ образованіи фонда для удовлетворенія нуждъ, вызванныхъ обстоятельствами военнаго времени. 18-го ноября—объ учрежденіи при Харбинскомъ Общественномъ Управленіи мѣстнаго комитета Всероссійскаго Союза Городовъ въ составѣ 7 Уполномоченныхъ и 5 представителей общественныхъ организацій, избираемыхъ Собраніемъ Уполномоченныхъ. Вопросъ о мѣрахъ борьбы съ дороговизной вновь поднятъ 10-го ноября 1915 года; 17-го ноября была установлена такса на печеный хлѣбъ и рѣшено закупить средствами города пшеницу партіями по 50 вагоновъ; на производство заку-

*) Подробнѣе см. въ главѣ о Врачебно-Санитарномъ Отдѣлѣ.

почной операціи ассигновано 60 тыс. руб. 1-го декабря Правленіе Общества Кит. Вост. жел. дороги разрѣшило выдать Общественному Управленію ссуду въ 200 тыс. руб. на организацію торговли предметами первой необходимости изъ 5% годовыхъ. Для 5-ти линейныхъ поселковъ на этотъ же предметъ отпущена ссуда въ 100 тыс. руб. Собраніе Уполномоченныхъ 1-го декабря 1915 г. образовало особую продовольственную комиссію.

Организаціонные вопросы занимали Общественное Управленіе въ особенности въ первые два года работы, но и позднѣе они возникали спорадически. 7-го іюня 1909 года вступили въ Городской Совѣтъ члены-китайцы отъ коммерческаго общества и имъ даны въ завѣдываніе отдѣлы. Съ 1909 года, за отъѣздомъ В. Д. Смигельскаго, должность 2-го члена по назначенію Управленія дороги болѣе не замѣщалась.

Должность эта Управленіемъ дороги была уступлена члену Городского Совѣта отъ иностранной колоніи въ цѣляхъ экономіи по содержанію личнаго состава Городского Совѣта.

10-го декабря 1909 года состоялось экстренное засѣданіе Собранія Уполномоченныхъ, созванное по случаю смерти перваго Предсѣдателя Городского Совѣта Е. Э. Берга, при чемъ было постановлено погребеніе принять за счетъ города, вывѣсить въ залѣ засѣданій портретъ покойнаго и назвать его именемъ школу.

8-го мая 1915 года Собраніе Уполномоченныхъ избрало почетнымъ гражданиномъ князя С. Н. Хилкова, какъ строителя города, и постановило переименовать Участковую*) улицу, въ улицу кн. Хилкова съ поднесеніемъ ему адреса на прощальномъ чествованіи 11-го мая.

Ревизіонная Комиссія впервые избрана 27-го іюля 1909 года, Положеніе о ней утверждено 27-го октября 1908 года.

Въ іюнѣ 1914 года Управленіемъ дороги была назначена особая Комиссія для производства ревизіи дѣлъ Общественнаго Управленія.

Выборы на 3-лѣтіе 1911—1914 гг. были произведены 27-го февраля 1911 г. Передъ этимъ была разработана подробно самая техника производства выборовъ. Въ теченіи 1-го трехлѣтія Собраніе Уполномоченныхъ имѣло 146 засѣданій. Первое засѣданіе 2-го созыва было 29-го марта 1911 года. Въ теченіи 2-го трехлѣтія было 102 засѣданія Собранія Уполномоченныхъ. Первое засѣданіе 3-го созыва было 22 марта 1914 года. Проэктъ правилъ о порядкѣ производства выборовъ въ Уполномоченные Харбинскаго Общественнаго Управленія по докладу Городского Совѣта отъ 8 августа 1913 года былъ начатъ разсмотрѣніемъ въ Собраніи Уполномоченныхъ лишь въ ноябрѣ 1916 года.

*) На ней въ первые годы помѣщалась контора Строительнаго Управленія кн. Хилкова.

比爾克 地方公議會長自一九〇八年二月二十七日至一九一〇年十二月九日止 ×

Евгеній Эмиліевичъ Бергъ,

Предсѣдатель Городского Совѣта Х. О. У. съ 27 февраля 1908 года по 9 декабря 1910 г. (†).

E. M. Berg,

Chairman of the Municipal Council of Harbin, from the 27-th February, 1908, to the 9-th December, 1910. (†).

丁諾夫司基 代理地方公議會會長自一九一〇年十二月十日至一九一一年四月二十一日止「一九一六年十二月十二日×」

Евгеній Лукичъ Дыновскій,

Замѣститель Предсѣдателя Городского Совѣта Харбинскаго Общественнаго Управленія съ 10-го декабря 1910 г. по 21 апрѣля 1911 г. († 12 декабря 1916 года).

E. L. Dynovski,

Deputy Chairman of the Harbin Municipal Council, from the 10-th December, 1910, to the 21-st April, 1911 (died on the 12-th December, 1916).

Революція произвела въ работѣ Харбинскаго Общественнаго Управленія большую ломку и создала новую эпоху въ жизни этого Управленія, втянувъ его отчасти въ политическую жизнь съ отвлеченіемъ отъ чисто-хозяйственныхъ функцій. Временно пріостановилось развитіе городского хозяйства, но отъ окончательной разрухи Общественне Управленіе уцѣлѣло. Въ этомъ случаѣ несомнѣнную помощь ему оказало введеніе въ его составъ представителей общественныхъ организацій, что явилось отдушиной, отвлекшей на время отъ городского хозяйства напоръ революціи.

3 марта 1917 года Собраніе Уполномоченныхъ заслушало сообщеніе объ образованіи новаго правительства и постановило послать привѣтственныя телеграммы Предсѣдателю Государственной Думы М. В. Родзянко, Предсѣдателю Кабинета Министровъ князю Львову, а также великобританскому и французскому посламъ.

4 марта организовался Харбинскій Исполнительный Комитетъ изъ среды Уполномоченныхъ и представителей разныхъ общественныхъ учрежденій и группъ населенія Харбина; предсѣдателемъ Комитета былъ избранъ уполномоченный В. И. Александровъ. На этомъ же засѣданіи Собраніемъ Уполномоченныхъ былъ поднятъ вопросъ объ измѣненіи системы городскихъ выборовъ въ соотвѣтствіи съ программой новаго Кабинета Министровъ—на началахъ всеобщаго, равнаго и тайнаго голосованія.

7 марта въ Собраніи Уполномоченныхъ былъ поднятъ вопросъ о реформѣ полиціи и замѣнѣ ея милиціей. 21 марта была избрана для этой цѣли особая комиссія.

На этомъ засѣданіи была заслушана телеграмма на имя Общественнаго Управленія Министра Финансовъ Терещенко: «прошу совмѣстно съ генераломъ Хорватомъ внимательно обсудить вопросы, возникающіе въ связи съ новыми условіями жизни русскихъ гражданъ; необходимо принять во вниманіе особенности, вызываемыя расположеніемъ города на территоріи иностраннаго государства. Увѣренъ, что совмѣстное, основанное на взаимномъ довѣріи, обсужденіе дастъ возможность произвести нужныя измѣненія Положенія о выборахъ съ соблюденіемъ государственныхъ интересовъ, а равно интересовъ желѣзной дороги, имѣющей теперь самое серьезное значеніе съ точки зрѣнія обороны». Такая телеграмма, поддержанная разъясненіями со стороны нѣкоторыхъ Уполномоченныхъ, повела за собою компромиссное постановленіе: признать необхо-

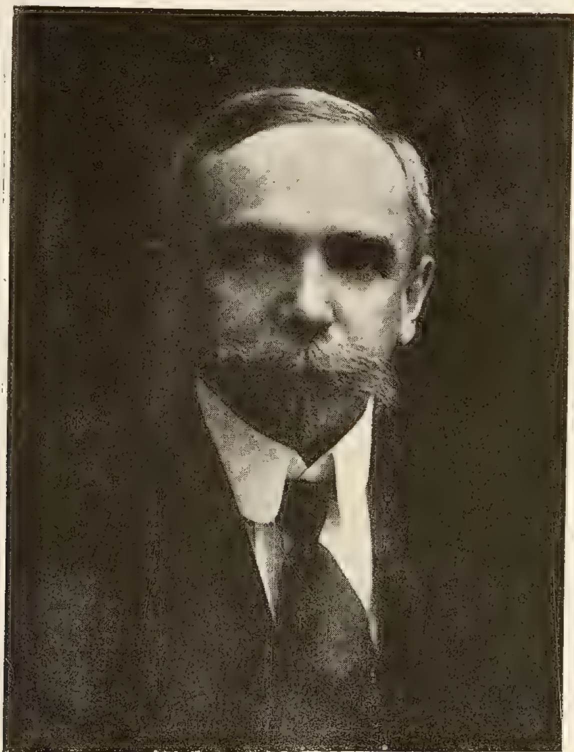
димымъ оставить настоящій составъ Собранія Уполномоченныхъ безъ какихъ-либо измѣненій впредь до проведенія въ жизнь новыхъ статей Положенія въ части, касающейся выборовъ. Въ комиссію по переработкѣ было включено 5 членовъ Исполнительнаго Комитета.

По предложенію К. С. Фіалковскаго и И. А. Доброловскаго рѣшено было дополнить сейчасъ же Собраніе Уполномоченныхъ представителями общественныхъ организацій съ правомъ рѣшающаго голоса. Вопросъ о реорганизаціи полиціи былъ рѣшенъ въ томъ смыслѣ, что въ компетенцію Городского Управленія этотъ вопросъ не можетъ входить, а тѣмъ болѣе нельзя провести реформу явочнымъ порядкомъ, потому что это вызоветъ дипломатическія осложненія.

Очень скоро старые работники Общественнаго Управленія почувствовали себя не въ состояніи продолжать работу при создавшихся въ 1911 году условіяхъ. Въ связи съ этимъ началась непрерывная смѣна выборныхъ должностныхъ лицъ; 16 мая отказались отъ должности: Предсѣдатель Городского Совѣта М. С. Уманскій и члены Глѣбовъ и Семянниковъ. Предсѣдателемъ былъ избранъ Г. П. Ганъ, но уже 23 мая онъ отказался и былъ избранъ изъ демократической группы Собранія И. А. Павловскій. Августа 1-го заболѣли сразу оба вновь избранные члены совѣта и отказались отъ должностей. Сентября 14 всѣ члены Совѣта отказались, а равно предсѣдатель Павловскій. При новыхъ выборахъ избранъ былъ П. С. Тишенко. 27 сентября сдѣланы были перевыборы и П. С. Тишенко получилъ большинство—25 противъ 13; на этомъ засѣданіи избраны 3 члена Совѣта: Милліонщиковъ, Добисовъ и Добровольскій. 10 октября они уже всѣ отказались и произведены были новые выборы. Избраны: Глѣбовъ, Кальнинъ и Меклеръ (оба отъ демократической группы).

Необходимо отмѣтить, что полномочія Собранія Уполномоченныхъ окончились 1 марта. Моментъ для выборовъ былъ неудачный. Поэтому 14 іюля Собраніе Уполномоченныхъ постановило: Уполномоченные, избранные на 3-лѣтіе 1914—1917 г., сохраняютъ свои полномочія впредь до выборовъ по новому Положенію.

Земельный Отдѣлъ 6 сентября сообщилъ о согласіи иностранныхъ консуловъ на предоставленіе мѣстнымъ общественнымъ организаціямъ дополнительныхъ мѣстъ въ Собраніи Уполномоченныхъ. Собраніе Уполномоченныхъ рѣшило сообщить объ этомъ Совѣту Рабочихъ и Солдатскихъ Депутатовъ и Совѣту Желѣзнодорожныхъ Служащихъ. Такимъ путемъ было избрано въ Собраніи Уполномоченныхъ: отъ японскаго населенія (по назначенію японскаго консула)—1 Уполномоченный, отъ совѣта союза желѣзнодорожныхъ служа-



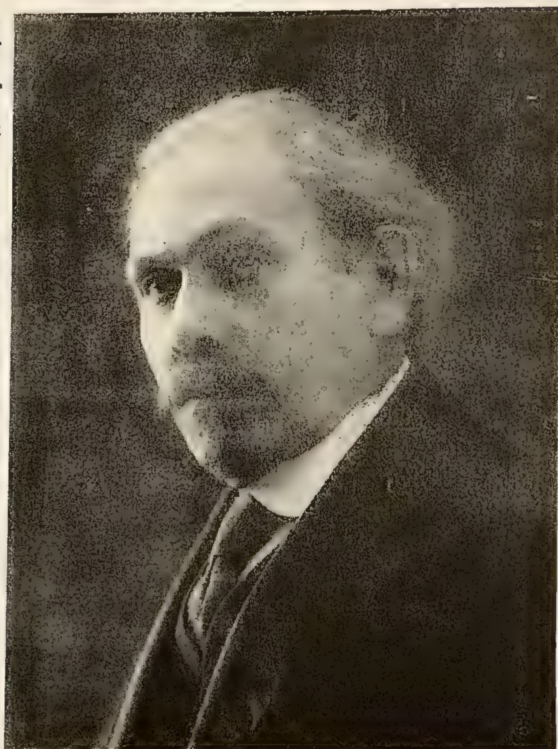
哈爾濱地方公議會會長齊申潤
一九一七年九月二十七日到任

Петръ Семеновичъ Тишенко,

Предсѣдатель Городского Совѣта Харбинскаго Общественнаго Управленія съ 27 сентября 1917 г.

P. S. Tishenko,

Chairman of the Municipal Council of the Harbin Municipal Administration, from the 27-th September, 1917.



烏滿斯基

哈爾濱地方公議會會長任期一九一一年四月二十日至一九一七年五月二十日

Михаилъ Сергѣевичъ Уманскій,

Предсѣдатель Городского Совѣта Харбинскаго Общественнаго Управленія съ 22 апрѣля 1911 г. по 22 мая 1917 года.

M. S. Umanski,

Chairman of the Harbin Municipal Council, from the 22-nd April, 1911, to the 22-nd May, 1917.

щихъ—4 человѣка, отъ служащихъ Общественнаго Управленія—1 чел. Сентября 15-го совѣтъ солдатскихъ депутатовъ избралъ еще 12 Уполномоченныхъ. И безъ того трудное въ это время положеніе Харбинскаго Общественнаго Управленія осложнилось еще и проявленнымъ обывателями нежеланіемъ платить налоговъ въ городскую кассу.

14 іюля Собраніе Уполномоченныхъ вынесло единогласную резолюцію съ выраженіемъ довѣрія Управляющему дорогою генералу Хорвату по поводу предпринятаго противъ него сов. солдатск. депутатовъ похода. Уполномоченный В. И. Александровъ сдѣлалъ въ Собраніи Уполномоченныхъ заявленіе, что благодаря дѣятельности исполнительнаго комитета (изъ состава котораго онъ вышелъ) и совѣта рабочихъ и солдатскихъ депутатовъ, жизнь становится гораздо тяжелѣе, чѣмъ даже была при старомъ режимѣ, и спокойствіе гражданъ совершенно не обезпечено.

Ноября 7-го 1917 года въ Собраніи Уполномоченныхъ поднятъ былъ вопросъ о принятіи мѣръ къ обезпеченію безопасности жителей города, страдающихъ отъ грабежей и безпорядка. Отмѣчено чрезвычайное вздорожаніе продуктовъ: за 4 мѣсяца революціи цѣна на хлѣбъ увеличилась въ $2^1/_2$ раза, на мясо—въ 2 раза, на масло—въ 4 раза, на одежду въ—5-6 разъ.

Послѣ извѣстныхъ событій въ декабрѣ, когда были разоружены русскія войска (ополченцы), Общественное Управленіе, утомленное безпорядками, горячо реагировало на событія и въ засѣданіи 19 декабря постановило 24 голосами противъ 5 «признать силу и обязательность выполненія договоровъ съ Китаемъ 1896 и 1909 г.г. и считать генерала Хорвата авторитетнымъ носителемъ возложенной на него договорами административной власти. Общественное Управленіе готово оказать Управляющему дорогой всяческое содѣйствіе въ принятіи мѣръ, обезпечивающихъ охрану порядка, спокойствія и свободнаго строительства общественной жизни».

Такъ закончился въ Харбинѣ первый періодъ революціи.

Послѣ этого роль Общественнаго Управленія въ политической жизни въ общемъ уменьшилась, увеличилась за то внутренняя, чисто хозяйственная, работа, нарушенная революціей. Изъ послѣдующихъ событій надо отмѣтить новые выборы на 3-лѣтіе 1919—1922 года, произведенные въ сентябрѣ 1919 года, какъ было отмѣчено выше, на старыхъ основаніяхъ Положенія, съ участіемъ китайцевъ и японцевъ. 19 сентября на первомъ Собраніи Уполномоченныхъ четвертаго созыва избранъ былъ предсѣдателемъ Городского Совѣта П. С. Тишенко.

Сессiя 3-го созыва, искусственно затянутая, благодаря событiямъ, болѣе чѣмъ на 2 года (выборы вмѣсто начала 1917 года произошли въ концѣ 1919 года), дала 154 засѣданiя Собранiя Уполномоченныхъ.

Изъ послѣдующих событий въ жизни Харбинскаго Общественнаго Управленiя кратко отмѣтимъ лишь важнѣйшiя, а именно:

23 сентября 1919 года учреждена должность Завѣдывающаго Продовольственнымъ Отдѣломъ съ правами члена Совѣта. Рѣшенъ вопросъ о переходѣ на золотую валюту (7 ноября), установлены ставки промысловаго налога и оцѣнки земель въ золотомъ рублѣ (декабря 2-го 1919 года), оклады служащимъ переведены на золотой рубль (январь 1920 г.). Поднятъ вопросъ о санитарно-статистическомъ обслѣдованiи Харбина и объ учрежденiи Отдѣла Контроля при Городскомъ Управленiи (по предложенiю Ревизiонной Комиссiи 20 января 1920 года). Открыты городская аптека и городская баня. Организовано медико-санитарное Бюро (20 апрѣля 1920 года). Расформированъ Городской Продовольственный Отдѣлъ (17 августа 1920 года). Возбужденъ вопросъ о включенiи пос. Модягоу въ городскую черту (14-го октября 1920 года). Въ виду окончанiя 10-ти лѣтняго срока взиманiя попуднаго сбора возбуждено ходатайство о продленiи его еще на 10 лѣтъ, до достиженiя предѣльной суммы—2.400.000 золотыхъ рублей, при чемъ ставки предположено установить вдвое противъ прежнихъ (14 сентября). Рѣшено построить торговые ряды въ Новомъ Городѣ (10 мая 1921 года).

Самыми крупными событiями за послѣднiе годы были: 1) забастовка въ мартѣ 1920 года, 2) рѣшенiе выстроить трамвай на концессiонныхъ началахъ и 3) передача Городского Управленiя въ вѣдѣнiе китайской администрацiи и 4) чума.

16 марта 1920 года Собранiе Уполномоченныхъ состоялось въ помѣщенiи Коммерческаго училища за невозможностью собраться въ помѣщенiи Городского Управленiя. На этомъ Собранiи было сообщено, что бастуютъ всѣ городскiя учрежденiя, за исключенiемъ больницы, аптеки, школъ, продовольственныхъ лавокъ и бойни. Постановили: активная политическая борьба между разными группами населенiя въ Харбинѣ недопустима, забастовка приноситъ огромный ущербъ всему населенiю; поручить Городскому Совѣту обратиться къ населенiю съ призывомъ прекратить забастовку и игнорировать приглашенiе продолжать ее, созвать служащихъ Общественнаго Управленiя и предложить имъ стать на работу. Здѣсь было опредѣленно подчеркнуто желанiе Общественнаго Управленiя освободить городскiя учрежденiя отъ участiя въ политикѣ.

Въ засѣданiи 26 марта 1920 года были заслушаны предложенiя: Акцiонернаго Общества Электрическихъ предпрiятiй въ Сѣверной Маньчжурiи и учре-

謝面尼果夫　代理哈爾濱地方公議會會長

Владимиръ Александровичъ Семянниковъ,

Замѣститель Предсѣдателя Городского Совѣта Харбинскаго Общественнаго Управленія.

V. A. Semiannikoff,

Deputy Chairman of the Harbin Municipal Council.

戒爾諾夫　代理哈爾濱地方公議會會長自一九一一年至一九一五年止

Дмитрій Ильичъ Терновъ,

Замѣститель Предсѣдателя Городского Совѣта Харбинскаго Общественнаго Управленія съ 1911 года по 1915 годъ.

D. I. Ternoff,

Deputy Chairman of the Harbin Municipal Council, from 1911 to 1915.

дителей Сѣверно-Маньчжурской Промышленной Компаніи о постройкѣ трамвая и электро-освѣтительной станціи на концессіонныхъ началахъ. Такъ былъ сдвинутъ съ мѣста поднятый еще за 7 лѣтъ передъ тѣмъ вопросъ о трамваѣ и электрической станціи. Въ 1917 году по вопросу о трамваѣ былъ объявленъ путемъ широкой публикаціи конкурсъ на представленіе проэктовъ. Срокъ этого конкурса истекъ 1-го мая 1919 года, но въ Городское Управленіе не поступило ни одного предложенія. Рѣшено было продлить срокъ пріема заявленій еще на двѣ недѣли, въ теченіе которыхъ Акціонерное Общество электрическихъ сооруженій внесло дополнительное предложеніе о сдачѣ ему на концессіонныхъ началахъ устройства водопровода, канализаціи и телефона.

Городское Управленіе первоначально предполагало остановиться на предложеніи этого Общества, но помѣшала поднявшаяся газетная кампанія; въ концѣ концовъ, однако, вопросъ былъ рѣшенъ въ пользу учредителей Харбинскаго Акціонернаго Общества Электрическихъ Сооруженій и хотя это постановленіе было опротестовано Правленіемъ Общества Кит. Вост. ж. д. по формальнымъ основаніямъ, но Собраніе Уполномоченныхъ съ этимъ не посчиталось. Въ дальнѣйшемъ производились разработки предварительнаго договора и 18 ноября 1921 года онъ былъ утвержденъ Собраніемъ Уполномоченныхъ. Затѣмъ былъ заключенъ договоръ между Управленіемъ К. В. ж. д. и Харбинскимъ Общественнымъ Управленіемъ о сдачѣ послѣднему концессій на трамвай и освѣщеніе пригородовъ, не входящихъ въ городскую черту (30 декабря 1921 года).

Въ засѣданіи 27 декабря былъ заслушанъ запросъ Уполномоченнаго Козубовскаго относительно вмѣшательства гиринской высшей администраціи въ дѣло заключенія трамвайнаго договора; послѣдней было предъявлено требованіе о принятіи проэкта договора безъ обсужденія въ 5-ти дневный срокъ полностью, а по отношенію къ Уполномоченнымъ, возражающимъ противъ договора, обѣщано принять репрессивныя мѣры вплоть до высылки ихъ изъ предѣловъ Маньчжуріи.

16 февраля 1921 года Собраніе Уполномоченныхъ заслушало сообщеніе Даоиня Биньцзянскаго округа и Предсѣдателя Цицикарскаго Бюро объ учрежденіи Управленія по городскимъ дѣламъ и о передачѣ ему завѣдыванія городскими и поселковыми Общественными Управленіями.

Вопросъ этотъ горячо дебатировался на нѣсколькихъ засѣданіяхъ, причемъ указывалось на необходимость пересмотра Положенія въ смыслѣ установленія совмѣстнаго надзора за Общественными управленіями со стороны Кит. Вост. ж. д. и китайской администраціи.

По случаю чествованія ген. Хорвата общественными организаціями города Собраніе Уполномоченныхъ 5-го апрѣля 1921 года избрало генерала Хорвата, въ виду его заслугъ передъ городомъ, почетнымъ гражданиномъ Харбина, рѣшило увѣковѣчить память о немъ наименованіемъ Вокзальнаго и Харбинскаго проспектовъ, Старохарбинскаго шоссе и Военной улицы Хорватовскимъ проспектомъ и поднести адресъ.

Ноября 20-го 1921 года разсматривался вопросъ о реорганизаціи Городского Совѣта, поднятый иностранными консулами, которые рѣшили послать въ Совѣтъ четырехъ представителей отъ Франціи, Англіи, Японіи и Сѣверно-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ; представитель послѣднихъ только при этомъ условіи выражалъ намѣреніе признать Харбинское Общественное Управленіе и побудить своихъ согражданъ платить налоги. Собраніе Уполномоченныхъ признало такое включеніе нежелательнымъ и нарушающимъ самый принципъ муниципальнаго дѣла.

Заканчивая настоящій очеркъ, дадимъ нѣкоторые цифровые итоги городского хозяйственнаго строительства Харбинскаго Общественнаго Управленія и въ связи съ этимъ характеристику городского бюджета.

Какъ было отмѣчено выше, Общественное Управленіе получило очень малое наслѣдство. Къ концу же описываемаго срока, въ теченіи 15-ти лѣтъ, было вновь построено:

			Руб.
7 корпусовъ на 236 лавокъ площ.	1.352,18	квадр. саж. . . .	408.000
Корпусъ Гостинаго двора на 16 магаз. площ.	290,00	» » . . .	131.000
2 корпуса рядовъ въ 72 лавки пл.	383,00	» » . . .	95.800
Торговые ряды въ Новомъ городѣ 16 лавокъ площадью	146,00	» » . . .	81.800
Итого—340 лавокъ, пл.	2.171,00	квадр. саж. . . .	716.600

	Руб.
Заразные бараки и др. постройки при больницѣ	50.400
Городская аптека	23.000
Городская баня	30.000
Общежитіе городскихъ служащихъ	7.800
Ветеринарный пунктъ	8.860
Обозный дворъ	15.500
Всего	852.160

Замощено было до 1911 года улицъ и площадей 127.405 квадр. саж. Къ 1921 году это число увеличилось до 217.600,97 квадр. саж. на 71%,—въ $1^{3}/_{4}$ раза.

Врачебно-санитарная часть получила особенно значительное развитіе въ городскомъ хозяйствѣ. Расходы на нее за послѣднія 10 лѣтъ увеличились въ $4^{1}/_{2}$ раза, а по сравненію съ первымъ годомъ дѣятельности Харбинскаго Общественнаго Управленія—въ 14 слишкомъ разъ. До извѣстной степени соотвѣтственно этому развернулась и дѣятельность Общественнаго Управленія въ данномъ направленіи. Прежде всего, увеличилось число городскихъ медицинскихъ и санитарныхъ учрежденій, а именно, вновь открыты за 15 лѣтъ существованія Городского Управленія: городская больница, лабораторія при ней, пастеровская станція, родильный пріютъ, амбулаторія, аптека, введенъ институтъ думскихъ врачей, карета скорой помощи, карета для перевозки заразныхъ больныхъ, организованъ дезинфекціонный отрядъ и учрежденъ санитарный надзоръ; кромѣ санитарно-врачебнаго персонала созданъ институтъ санитарныхъ попечителей. Къ учрежденіямъ санитарнаго характера надо отнести городскую баню и ночлежный домъ.

Одно это перечисленіе указываетъ на то разнообразіе отраслей врачебно-санитарнаго дѣла, которыя Городское Управленіе создало за 15 лѣтъ своего существованія.

Слѣдующія данныя характеризуютъ развитіе каждой изъ отдѣльныхъ отраслей его.

Число больныхъ въ Городской больницѣ:

въ 1917 году	1.185	человѣкъ
» 1918 »	1.286	»
» 1919 »	2.101	»
» 1920 »	1.838	»
» 1921 »	2.324	»

Это даетъ увеличеніе за 5 лѣтъ вдвое.

Число медицинскаго персонала было:

въ 1917 году врачей	3, фельдшер.—	6
» 1921 » »	4, »	— 10

Число коекъ съ 50 за пять лѣтъ увеличилось до 120, т. е. въ $2^{1}/_{2}$ раза, квадратура помѣщеній подъ больныхъ съ $92^{1}/_{2}$ квадр. саж. до $155^{1}/_{4}$ кв. саж.,

т. е. болѣе чѣмъ въ $1^1/_2$ раза. Лабораторія больницы существуетъ только съ конца 1920 года. Ею произведено изслѣдованій:

1920 г.		1921 г.	
ноябрь	декабрь	ноябрь	декабрь
64	93	75	112
157		187	

Пастеровская станція при Городской больницѣ открыта съ 1 марта 1922 года.

Родильный пріютъ открытъ 1 ноября 1916 года на 10 кроватей, число которыхъ въ 1919 году увеличено до 16.

Дѣятельность родильнаго пріюта характеризуется такими данными:

Годы.	Число больныхъ.	Провели дней. Платно.	Безплатно.
1917	315	1.008	1.223
1918	382	1.582	1.148
1919	500	2.004	1.437
1920	509	1.767	1.597
1921	514	919	2.565

Городская безплатная амбулаторія была открыта въ августѣ 1910 года; за время, протекшее съ тѣхъ поръ, амбулаторія расширилась, какъ въ смыслѣ занимаемаго помѣщенія, такъ и въ отношеніи личнаго состава (учреждены должности двухъ врачей-спеціалистовъ) и въ настоящее время врачебный персоналъ ея состоитъ изъ 2 думскихъ врачей, 2 врачей-спеціалистовъ, 1 фельдшера и 1 фельдшерицы-акушерки.

Посѣщаемость амбулаторіи растетъ изъ года въ годъ. Такъ, въ 1919 году она была—30.493 посѣщ., въ 1920 году—34.623, въ 1921 г.—39.300; за 3 года увеличеніе на 30%.

Характерно значительное увеличеніе посѣщенія амбулаторіи китайцами: съ 1878 въ 1920 году до 3611 въ 1921 году, т.-е. почти вдвое.

Кромѣ амбулаторнаго пріема, думскіе врачи посѣщали больныхъ на дому. Ими сдѣлано посѣщеній:

въ 1919 г.	968
» 1920 г.	1,153
» 1921 г.	3,843

Увеличеніе за 3 года почти въ 4 раза.

Для характеристики дѣятельности санитарнаго надзора приведемъ нѣкоторыя данныя за 1921 годъ.

Общее число заразныхъ заболѣваній въ этомъ году 1.115, изъ которыхъ 334 или 30% падаютъ на брюшной тифъ—явленіе вполнѣ естественное для города, не имѣющаго водопровода и канализаціи; оно повторяется изъ года въ годъ въ теченіи всѣхъ 15 лѣтъ существованія санитарнаго надзора. Наиболѣе здоровымъ мѣсяцемъ въ отношеніи эпидемій является февраль (33 заболѣванія или 3%), самымъ тяжелымъ сентябрь (139 заболѣваній или $12\frac{1}{2}$%), затѣмъ августъ (120 заболѣваній) и декабрь (124 заболѣванія). Брюшной тифъ разгуливается въ августѣ, сентябрѣ и октябрѣ, когда онъ составляетъ болѣе $^2/_3$ заболѣваній. Дизентерія захватываетъ жаркіе мѣсяцы іюнь, іюль, августъ и сентябрь.

Въ 1921 году было произведено дезинфекцій: формалиномъ 220, сѣрой 16 и жидкостями 374, всего 610, въ среднемъ почти по 2 въ день.

Карета скорой помощи сдѣлала за годъ 723 выѣзда—въ среднемъ по 2 въ день.

Открытіе городской аптеки было предрѣшено Собраніемъ Уполномоченныхъ 28 января 1919 года, открыта же она была только въ мартѣ 1920 года. Средній мѣсячный отпускъ лекарствъ выразился:

въ 1920 г.	2.517	рецептовъ.
» 1921 г.	2.438	»
» 1922 г.	2.832	»

Кромѣ того, производился отпускъ лекарствъ для стаціонарныхъ больныхъ городской больницы, такъ что общій ежедневный отпускъ доходилъ до 400 рецептовъ.

Ветеринарно-санитарная часть до 1920 года развивалась весьма мало. Городъ имѣлъ одного ветеринарнаго врача, который долженъ быть выполнять самыя разнообразныя функціи: отъ леченія животныхъ въ скотолечебницѣ до борьбы съ эпизоотіями и ветеринарно-санитарнаго наблюденія за городомъ включителъно.

Съ 1 іюня 1920 года штатъ ветеринарныхъ врачей увеличился и теперь имѣется отдѣльный врачъ для наружной службы и отдѣльный для ветеринарнаго пункта Кромѣ того, имѣются два ветеринарныхъ фельдшера.

Ветеринарнымъ надзоромъ въ 1921 году осмотрѣно 17.948 пудовъ мяса, 12.195½ п. баранины и 393½ пуда свинины, всего болѣе 30.000 пуд. мяса. Кромѣ того, имъ осмотрѣно лошадей у извозчиковъ 12.109 гол. Количество принятыхъ ветеринарнымъ пунктомъ больныхъ животныхъ было слѣдующее:

	Головъ		Посѣщеній	
	1920 г.	1921 г.	1920 г.	1921 г.
Лошадей	658	929	2384	3041
Крупнаго рогатаго скота	114	107	196	179
Мелкихъ животныхъ	757	1031	2923	3505
Птицы	9	11	12	13
Итого	1538	2078	5523	6378

Городская скотобойня перешла городу отъ Управленія Кит. Вост. ж. д. въ 1908 году. Въ это время бойня еще не была закончена постройкой и требовалось достроить: убойный корпусъ, ледникъ, сарой для сушки кожъ и др.

При бойнѣ имѣются: салотопня и альбуминный заводъ (Торг. Дома насл. Л. Ш. Скидельскаго).

Санитарный персоналъ бойни состоитъ изъ Завѣдывающаго бойней ветеринарнаго врача, 4 врачей и 5 трихиноскопистокъ. Бойщиковъ до 150 челов Всего бойня можетъ за день убить до 700 головъ крупнаго скота и 500 свиней. Дѣятельность бойни характеризуется такими данными:

Количество убитыхъ животныхъ

(головъ)

Годы	Крупн. рог. скота	Овецъ	Свиней
1915	25.756	3.650	21.660
1916	37.370	4.713	31.971
1917	32.808	6.209	33.915
1918	34.075	8.509	37.403
1919	24.698	6.485	24.523
1920	20.122	6.253	12.227
1921	18.715	9.385	14.980

Такимъ образомъ за послѣдніе годы побойка на городской скотобойнѣ значительно сократилась (по сравненію съ 1916 годомъ—вдвое), что объясняется тѣмъ, что теперь работа идетъ исключительно на мѣстный рынокъ, а въ годы войны—и на вывозъ для арміи.

При бойнѣ имѣется карантинный дворъ, разсчитанный на 5.000 головъ крупнаго рогатаго скота и 500 головъ мелкаго скота, съ особымъ санитарнымъ персоналомъ (2 врача).

Учебная часть всегда составляла главную заботу Харбинскаго Общественнаго Управленія. Недаромъ расходъ на нее составляетъ 16% всего городского бюджета и возросъ за послѣднія 10 лѣтъ въ $3^3/_4$ раза, а за 15 лѣтъ въ 9 разъ.

Развитіе учебнаго дѣла за эти 15 лѣтъ характиризуются слѣдующими данными:

Годы	Школъ	Классовъ	Учащихъ	Учащихся
1908 . . .	2	12	15	427
1909 . . .	3	15	18	654
1910 . . .	3	18	21	743
1911 . . .	4	24	27	961
1912 . . .	5	28	32	1.125
1913 . . .	5	30	39	1.172
1914 . . .	5	31	39	1.280
1915 . . .	5	32	40	1.368
1916 . . .	5	33	46	1.467
1917 . . .	6	36	47	1.596
1918 . . .	7	43	51	1.662
1919 . . .	7	45	56	1.595
1920 . . .	7	48	57	1.620
1921 . . .	7	49	60	1.810
1922 . . .	7	49	59	1.920

За 15 лѣтъ число школъ увеличилось въ $3^1/_2$ раза, число классовъ въ 4 раза, число учащихся въ 4 раза и число учащихъ въ 5 разъ, а за 10 послѣднихъ лѣтъ число школъ увеличилось въ 1,4, число классовъ въ 1,6, количество учащихъ въ $1^1/_2$ раза, учащихся—въ 1,64 раза.

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что число классовъ и учащихся росло непрерывно и быстрѣе числа школъ.

Кромѣ этихъ 7 начальныхъ школъ, Городское Управленіе съ 1916—17 года имѣетъ высшее начальное училище. Въ 1922 году въ немъ имѣлось 10 классовъ съ 17 преподавателями и съ 450 учащимися.

Пожарная команда перешла къ городу отъ Управленія дороги въ 1908 г. въ составѣ 36 лошадей, причемъ все оборудованіе и инвентарь команды оцѣнивались лишь въ 5.199 рублей. Личный составъ команды былъ 80 человѣкъ.

Число лошадей постепенно сокращалось и къ 1922 г. дошло до 20 головъ. Зато съ 1920 года въ пожарномъ обозѣ имѣется паровая пожарная машина и съ 1921 года—грузовые автомобили съ цистернами. Въ 1922 году заключенъ договоръ о поставкѣ пожарнаго автомобиля-линейки завода Магирусъ, который нынѣ прибылъ.

Личный составъ также постепенно сокращался и доведенъ въ настоящее время до 43 человѣкъ. Стоимость инвента ряувеличилась къ 1 января 1922 г. до 36.565 рублей 80 коп., т.-е. слишкомъ въ 7 разъ по сравненію со стоимостью принятаго въ 1908 году отъ Управленія дороги.

Интересны данныя, характеризующія горимость Харбина.

Число пожаровъ въ Харбинѣ.

1909 г.	— 83	1919 г.	—131
1910 »	— 65	1920 »	—122
1911 »	—114	1921 »	—135
1912 »	— 87		
1913 »	— 90	среднее за 3 г.	—129
1914 »	— 77		
1915 »	— 51		
1916 »	— 54		
1917 »	— 84		
1918 »	— 75		

въ среднемъ за 10 лѣтъ—78.

За послѣдніе 3 года число пожаровъ по сравненію съ среднимъ за предыдущее 10-лѣтіе увеличилось на 65%—въ $1^2/_3$ раза.

Число сгорѣвшихъ построекъ также рѣзко поднялось за послѣдніе три года. Ихъ было:

За 3-лѣтіе 1913—1915 г.— 79
» » 1916—1918 г.— 80
» » 1919—1921 г.—184 } Въ среднемъ за годъ.

Увеличеніе для послѣдняго 3-лѣтія болѣе, чѣмъ въ 2 раза.

Переходимъ теперь къ *бюджету Харбина.*

Приходо-расходныя смѣты были исчислены и утверждены Собраніемъ Уполномоченныхъ въ слѣдующихъ суммахъ:

ГОДЫ.	Доходы.	Расходы.	Свободные остатки.	Дефициты.
1908	149810,00	198956,65	—	49146,65
1909	506581,00	391108,16	115472,84	—
1910	471322,71	579493,54	—	108170,83
1911	543832,21	646921,46	—	103089,25
1912	570099,39	667269,05	—	97169,66
1913	652308,95	671457,75	—	109148,80
1914	663836,14	637111,44	26724,70	—
1915	707612,63	707914,03	—	301,44
1916	838757,00	818224,90	20532,10	—
1917	1082057,85	1066239,10	15818,75	—
1918	3174387,00	2682523,00	491864,00	—
1918	15066625,00 **)	—	—	—
1919	10420071,00	25486696,00	—	10420071,00*)
1919		—	—	—
1920	1911898,00 ***)	2010500,00	—	98602,00
1921	2169852,00	1937282,00	232570,00	—
1922	1887675,00	1872672,00	15003,00	—
Итого	40816725,88	40372893,59	919460,92	475638,63
Свободный остатокъ смѣтных предположеній	443.832,29		443.832,29	

Вышеозначенныя превышенія расходовъ надъ доходами покрывались займами въ Управленіи Китайской Восточной желѣзной дороги и въ Русско-Азіатскомъ Банкѣ.

*) Смѣтный дефицитъ покрытъ займомъ, который былъ внесенъ въ смѣту доходовъ.

**) Обыкновенные доходы.

***) Чрезвычайные доходы (заемъ на покрытіе дефицита смѣтныхъ предположеній.

Въ теченіе 12 лѣтъ такихъ займовъ было произведено на сумму 821.000 р. а именно:

Наименованіе учрежденій.	Позаимствовано.	Погашено.		Остается не погашеннымъ.	Примѣчаніе.
		СУММА.	Срокъ погашенія.		
А) Въ Управленіи Кит. Вост. ж. д.					
Въ 1908 году	60000	-	–	60000	Зол. руб.
» 1910 »	30000	—	—	30000	»
» » »	25000	—	—	25000	»
» 1911 »	38000	19000	въ 1912 г.	19000	»
» 1912 »	10000	4000	» 1915 »	—	»
» » »	—	2000	» 1917 »	—	»
» » »	—	4000	» 1918 »	—	»
» 1919 »	200000	—	—	200000	Спб. руб.
Б) Отъ Врачебно-Санитарнаго Управленія М.-В.-Д. черезъ Управленіе Кит. Вост. жел. дор.					
Въ 1919 году	250000	—	—	250000	Спб. руб.
В) Въ Русско-Азіатскомъ Банкѣ . . .	—	10000	въ 1911 г.	—	
Въ 1910 году	50000	20000	» 1912 »	—	
» » »	—	20000	» 1913 »	—	
» » »	—	19000	» 1915 »	—	
» 1911 »	38000	19000	» 1916 »	—	
» » »	—	35000	» 1916 »	—	
» 1912 »	70000	35000	» 1917 »	—	
» 1913 »	50000	50000	» 1918 »	—	
Итого	821000	237000	—	58400	

Кромѣ того, Собраніемъ Уполномоченныхъ въ 1911 году было разрѣшено Городскому Совѣту кредитоваться въ разныхъ кредитныхъ учрежденіяхъ города Харбина до 100.000 рублей.

Дѣйствительныя поступленія смѣтныхъ доходовъ и дѣйствительные смѣтные расходы выразились въ такихъ суммахъ:

ГОДЫ.	Доходы.	Расходы.	Превышенія доходовъ надъ расходами.	Превышенія расходовъ надъ доходами.
1908	147949,35	172065,31	—	24195,96
1909	320244,81	316776,27	3568,24	—
1910	402407,66	484162,18	—	81691,52
1911	456394,38	583459,90	—	127065,52
1912	510586,58	519757,29	—	9170,71
1913	553205,07	643886,48	—	90681,41
1914	575277,65	576116,53	—	838,28
1915	674177,70	527075,55	147102,15	—
1916	851762,23	834690,51	17071,72	—
1917	954380,77	1035723,21	—	81342,44
1918	2724692,04	2375867,38	348824,66	—
1919	11028070,88	21419633,00	—	10391562,59
1920	1246267,30	1322103,77	—	75836,47
1921	2155364,33	2090550,05	64814,28	—
Итого	22600826,85	32901767,90	581381,35	10882322,40
Превышеніе расходовъ надъ доходами	10300941,05		10300941,05	

Составъ обыкновенныхъ доходовъ (кромѣ имѣющихъ спеціальныя назначенія, какъ попудный и мостовой сборы) и обыкновенныхъ расходовъ по годамъ были таковы (см. таблицы на стр. 672 и 673).

Городскіе доходы г. Харбина за время съ 1909 по 1922 года.

ГОДЫ.	НАЗВАНІЕ ПРЕДМЕТОВЪ ДОХОДОВЪ.											
	Налоги, пошлины и сборы.		Обложеніе земель и домовъ.		ОТЪ ГОРОДСКИХЪ ПРЕДПРІЯТІЙ: Лавки, гост. дворъ.		ОТЪ ГОРОДСКИХЪ ПРЕДПРІЯТІЙ: Бойни, бани, аптеки и пр.		Разныя непромышленныя учрежденія.		Разные.	
	Рубли.	%	Рубли.	%	Рубли.	%	Рубли.	%	Рубли	%	Рубли.	%
1909	156.844,08	49,0	67.220,56	21,0	712,50	0,2	92.343,05	28,8	—	—	2.995,82	1,0
1910	263.721,90	65,5	57.534,52	14,3	9.327,00	2,3	68.859,96	17,1	—	—	3.027,28	0,8
1911	233.459,77	51,1	51.995,22	11,3	66.473,05	14,6	90.176,96	19,8	—	—	14.289,37	3,2
1912	295.764,29	57,9	47.232,60	9,2	65.536,41	12,8	96.386,62	18,8	2.290,00	0,5	3.876,66	0,8
1913	280.196,84	50,6	54.879,32	9,9	98.845,44	17,9	92.571,62	16,7	3.744,70	0,7	22.967,20	4,2
1914	335.343,29	58,2	47.933,24	8,4	98.994,11	17,3	84.173,47	14,6	4.313,89	0,7	4.875,85	0,8
1915	403.986,87	58,8	53.828,25	7,8	110.053,07	16,1	109.790,77	15,9	2.360,15	0,3	7.926,77	1,1
1916	520.581,81	61,2	68.147,56	8,0	109.407,32	12,8	134.855,78	15,8	4.502,27	0,6	11.436,02	1,6
1917	591.822,65	62,7	65.591,58	7,0	110.482,05	11,7	151.728,53	16,3	8.980,99	0,9	13.142,04	1,4
1918	1.546.951,27	56,8	157.645,90	5,8	388.004,51	14,2	538.453,02	19,7	21.548,70	0,9	72.088,64	2,6
1919	5.825.839,77	52,8	538.549,82	4,9	697.617,31	6,4	3.714.837,34	33,7	70.223,55	0,6	181.003,07	1,6
1920	581.800,96	46,7	142.222,10	11,4	239.709,06	19,2	203.634,65	16,3	8.077,79	0,6	71.997,14	5,8
1921	995.807,28	52,4	161.208,55	8,5	267.409,69	14,1	343.380,44	18,0	18.810,06	1,0	113.877,36	6,0
1922	1.085.480,00	57,5	133.000,00	7,0	257.625,00	13,7	338.250,00	17,9	20.720,00	1,1	52.600,00	2,8
По сравненію съ 1913 г. въ %	388		242		260		364		560		229	

Городскіе расходы г. Харбина за время съ 1909 по 1922 г.г.

Годы.	Содержаніе Городского Общественнаго Управленія.		Завѣдываніе арестными домами въ хозяйствен. отношеніи.		Содержаніе городской полиціи.		Пожарныя команды.		Благоустройство города.		Городскія предпріятія и сооруженія.		Народное образованіе.		Общественное призрѣніе.		Медицинская, Ветеринарная и Санитарная части.		Уплата % по ссудамъ и займамъ.		Разные расходы.	
	Руб.	%	Руб.	%	Руб.	%	Руб.	%	Руб.	%	Руб.	%	Руб.	%	Руб.	%	Руб.	%	Руб.	%	Руб.	%
1909	121.100	35,3	151	—	27.044	7,9	52.943	15,4	32.179	9,4	41.799	12,2	31.312	9,1	—	—	31.019	9,0	—	—	5.984	1,7
1910	126.722	24,8	634	0,1	28.727	5,6	46.160	9,0	153.531	30,2	38.756	7,6	38.806	7,6	—	—	66.800	13,1	—	—	10.255	2,0
1911	111.570	22,5	375	0,1	35.579	7,2	38.505	7,8	85.836	17,3	70.858	14,3	52.655	10,6	—	—	58.364	11,8	8.425	1,7	33.174	6,7
1912	128.299	24,9	999	0,2	43.403	8,4	42.903	8,3	76.001	14,8	61.536	12,0	62.912	12,2	—	—	74.807	14,5	9.167	1,8	15.186	2,9
1913	141.139	22,5	3.875	0,6	47.011	7,5	49.914	8,0	79.530	12,7	74.974	12,0	71.730	11,9	621	0,1	96.439	15,4	16.333	2,6	42.129	6,7
1914	129.308	21,3	4.458	0,7	47.274	7,8	44.590	7,3	90.918	15,0	62.106	10,2	81.130	13,3	4.101	0,7	98.753	16,2	19.849	3,3	25.311	4,2
1915	123.106	22,6	4.150	0,8	47.816	8,8	42.206	7,8	58.396	10,7	61.499	11,3	82.343	15,2	5.117	0,9	83.811	15,4	19.892	3,7	15.296	2,8
1916	118.502	17,3	4.276	0,6	48.873	7,1	50.807	7,4	106.228	15,5	86.797	12,7	99.681	14,6	4.691	0,7	118.184	17,3	8.161	1,2	38.243	5,6
1917	149.925	17,9	3.768	0,5	49.000	5,7	64.031	7,7	103.825	12,4	118.529	14,2	123.543	14,8	4.829	0,6	160.435	19,2	12.209	1,5	45.786	5,5
1918	233.335	12,0	16.812	0,9	127.417	6,6	135.559	7,0	205.082	10,6	450.842	23,2	256.326	13,2	10.195	0,5	442.264	22,8	1.432	0,1	60.674	3,1
1919	1.061.353	7,9	62.480	0,5	135.410	1,0	502.956	3,7	928.220	6,9	2.680.244	19,9	1.003.140	7,5	158.194	1,2	6.467.438	48,1	54.556	0,4	397.073	2,9
1920	261.984	16,1	8.066	0,5	54.278	3,3	146.994	9,0	125.011	7,7	268.395	16,5	250.620	15,4	11.087	0,7	445.907	27,4	3.014	0,2	52.410	3,2
1921	292.079	14,9	—	—	146.250	7,5	149.385	7,6	189.247	9,7	232.485	11,9	256.382	13,1	10.559	0,5	584.660	29,9	12.000	0,6	83.200	4,3
1922	292.001	16,6	--	—	147.050	8,4	122.155	7,0	144.337	8,2	201.854	11,5	280.930	16,0	10.155	0,6	442.383	25 2	20.340	1,2	92.580	5,3
По сравненію съ 1913 г. увел. въ %%.	207	—	—	—	313	—	244	—	182	—	269	—	375	—	1.635	—	459	—	125	—	220	—

Среднiй ежегодный приростъ доходовъ Харбина за послѣднiя 10 лѣтъ 17% является по сравненiю съ другими городами не только въ Россiи, но и заграницей, чрезвычайно большимъ.

Распредѣленiе суммъ доходовъ между налогоплательщиками, европейцами и китайцами, за послѣднiя 5 лѣтъ таково (въ %%):

ГОДЫ.	Торговыя предпрiятiя.				Промышленныя предпрiятiя.			
	Предпрiятiй.		Уплачив. налог.		Предпрiятiй.		Уплачив. налог.	
	Китайцы.	Европ. и др. народы.	Китайцы.	Европ. и др. народы.	Китайцы.	Европ. и др. народы.	Китайцы.	Европ. и др. народы.
1917	54,9	45,1	23,8	76,2	55,6	44,4	38,2	61,8
1918	59,6	40,4	37,4	62,6	55,6	44,4	42,5	57,5
1919	52,3	47,7	43,8	56,2	52,9	47,1	32,0	68,0
1920	60,7	39,3	35,6	64,4	52,1	47,9	29,7	70,3
1921	58,4	41,6	31,5	68,5	55,6	44,4	37,8	62,2
За 5 лѣтъ.	57,2	42,8	34,4	65,6	54,4	45,6	36,0	64,0

Такимъ образомъ, хотя болѣе половины предпрiятiй принадлежитъ китайцамъ, сумма уплачиваемаго ими налога немного превышаетъ $^1/_3$ общаго налога, собираемаго городомъ съ населенiя.

Въ общемъ мы видимъ, что за послѣднiя 10 лѣтъ абсолютный ростъ доходовъ былъ особенно великъ въ отношенiи налоговъ (почти въ 4 раза), съ городскихъ торговыхъ и промышленныхъ предпрiятiй (въ $3^2/_3$ раза) и отъ разныхъ городскихъ учрежденiй (въ $5^1/_2$ разъ).

Въ отношенiи расходовъ наибольшiй ростъ падаетъ на общественное призрѣнiе (въ $16^1/_2$ разъ), медицинскую и ветеринарную части (въ $4^1/_2$ раза) и народное образованiе (въ $3^3/_4$ раза).

Закончившiеся въ январѣ текущаго года выборы новаго состава Уполномоченныхъ Харбинскаго Общественнаго Управленiя на трехлѣтiе 1923 года—26 годовъ прошли съ одной стороны подъ знакомъ повышеннаго интереса къ нимъ избирателей*), а съ другой стороны характеризуются чрезвычайной раздробленностью программъ и группировокъ; на самомъ ходѣ выборовъ отрази-

*) Въ частности весьма активно отнеслось къ выборамъ мѣстное китайское населенiе, давшее—20 чел. Уполномоченныхъ.

ВѢДОМОСТЬ

о прибыльности собственныхъ предпріятій и построекъ Харбинскаго Общественнаго Управленія

за время съ 1908 по 1922 годъ включительно (въ рубляхъ).

	Годы.	Афишныя тумбы.		Бойня.		Каменныя лавки на Пристани.		Каменныя лавки на старомъ базарѣ на Пристани.		Каменныя лавки въ Новомъ городѣ.		Гостиный дворъ.	
		Приходъ.	Расходъ.	Приходъ.	Расходъ.	Приходъ.	Расходъ.	Приходъ.	Расходъ.	Приходъ.	Расходъ.	Приходъ.	Расходъ.
По дѣйствительному приходу и расходу.	1908 . . .	—	—	42.044	30.264	—	—	—	—	—	—	—	—
	1909 . . .	712	—	87.805	41.800	—	—	—	—	—	—	—	—
	1910 . . .	1.004	—	66.542	38.299	—	—	—	—	—	—	—	—
	1911 . . .	2.274	—	71.926	41.649	56.901	11.967	—	—	—	—	—	—
	1912 . . .	2.000	—	75.135	40.153	55.548	13.966	—	—	—	—	—	—
	1913 . . .	2.500	—	67.656	46.424	89.577	16.800	—	—	—	—	—	—
	1914 . . .	2.708	—	58.061	34.083	86.839	15.100	—	—	—	—	—	—
	1915 . .	2.835	—	68.985	36.107	93.838	11.093	—	—	—	—	—	—
	1916 . . .	2.839	—	97.980	54.437	95.978	10.320	—	—	—	—	—	—
	1917 . . .	2.195	—	105.182	63.759	101.226	10.656	—	—	—	—	—	—
	1918 . . .	5.872	—	344.176	247.845	361.601	55.622	—	—	—	—	—	—
	1919 . . .	8.000	—	2.095.998	1.397.309	601.546	456.485	—	—	—	—	—	—
	1920 . . .	417	—	104.343	73.075	147.415	25.606	—	—	—	—	—	—
По смѣтѣ.	1921 . . .	2.130	—	144.270	123.413	185.653	29.084	28.096	—	4.259	4.723	16.685	4.732
	1922 . . .	4.005	—	166.350	93.096	162.000	3.810	30.000	4.774	25.785	3.942	16.685	4.508
	Итого .	39.491	—	3.596.453	2.358.713	2.038.122	660.509	58.096	4.774	30.044	8.665	33.370	9.240
		+ 39.494		+ 1.237.740		+ 1.377.613		+ 53.322		+ 21.379		+ 24.130	

	Годы.	Ассенизаціонный обозъ.		Лари.		Кіоски.		Баня.		Механическія мастерскія.		ВСЕГО.		Прибыль или убытокъ.	
		Приходъ.	Расходъ.	Приходъ.	Расходъ.	Приходъ.	Расходъ.	Приходъ.	Расходъ.	Приходъ.	Расходъ.	Приходъ.	Расходъ.	Убытокъ.	Прибыль.
По дѣйствительному приходу и расходу.	1908 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42.044	30.264	—	11.780
	1909 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88.517	41.800	—	46.717
	1910 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67.546	38.299	—	29.247
	1911 . . .	15.792	16.115	—	—	—	—	—	—	—	—	146.693	69.731	—	76.962
	1912 . . .	18.060	15.751	280	—	—	—	—	—	—	—	151.023	69.870	—	81.153
	1913 . . .	19.973	18.143	999	—	—	—	—	—	—	—	180.705	81.367	—	99.338
	1914 . . .	21.866	21.140	2.013	—	—	—	—	—	—	—	171.557	70.323	—	101.234
	1915 . .	26.420	21.906	1.652	—	—	—	—	—	—	—	193.730	66.106	—	127.624
	1916 . . .	27.660	24.584	1.540	—	—	—	—	—	—	—	225.997	89.341	—	136.656
	1917 . . .	30.007	38.369	2.719	—	—	—	—	—	—	—	241.329	112.781	—	128.545
	1918 . . .	156.290	163.003	9.350	—	6.640	—	—	—	—	—	883.929	466.470	—	417.459
	1919 . . .	1.517.206	944.810	8.866	—	38.295	332	—	—	—	—	4.269.911	2.798.936	—	1.470.975
	1920 . . .	67.842	69.196	3.127	—	2.737	41	5.475	6.816	—	—	331.356	174.734	—	156.622
По смѣтѣ.	1921 . . .	69.089	71.685	3.595	—	5.487	26	13.698	19.748	—	—	472.962	253.411	—	219.551
	1922 . . .	65.000	57.183	3.150	—	5.000	50	15.000	12.987	7.500	6.810	500.475	187.160	—	313.315
	Итого .	2.035.005	1.461.885	37.316	—	58.159	449	34.173	39.551	7.500	6.810	7.967.774	4.550.596	—	3.417.178
		+ 573.120		+ 37.361		+ 57.710		+ 5.378		+ 690		+ 3.417.178			

СОСТОЯНІЕ

задолженности Харбинскаго Общественнаго Управленія.

За 1908—1922 гг.

Состояніе задолженности Харбинскаго Общественнаго Управленія по займамъ, заключеннымъ на покрытіе смѣтныхъ дефицитовъ за 1908—1922 гг. (въ золот. рублѣ).

На 1 января года.	Наименованіе кредитора: Управленіе Китайской Восточной жел. дор. Руб.	К.	Русско-Азіатскій Банкъ (заемъ). Руб.	К.	Первое Харбинское Общество Взаимнаго Кредита. Руб.	К.	Второе Харбинское Общество Взаимнаго Кредита. Руб.	К.	Русско-Азіатскій Банкъ по учету удостовѣреній. Руб.	К.	Торгово-промышленники г. Харбина. Руб.	К.	Сюй-пап-цзы и Хо-му-синъ Руб.	К.	Акціонерное Общество Электрическихъ Предпріятій. Руб.	К.	Китайскій Государств. Банкъ Руб.	К.	Итого. Руб.	К.
1909	60.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60.000	—
1910	60.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60.000	—
1911	90.000	—	50.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140.000	—
1912	153.000	—	78.000	—	39.524	45	12.667	93	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	283.192	38
1913	144.000	—	128.000	—	48.655	93	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	320.655	93
1914	144.000	—	158.000	—	74.503	37	3.949	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	380.452	66
1915	144.000	—	158.000	—	24.518	09	—	—	47.896	28	—	—	—	—	—	—	—	—	374.414	37
1916	140.000	—	139.000	—	—	—	—	—	44.781	77	—	—	—	—	—	—	—	—	323.788	77
1917	140.000	—	85.000	—	—	—	—	—	37.194	67	—	—	—	—	—	—	—	—	262.194	67
1918	138.000	—	50.000	—	—	—	—	—	97.604	08	—	—	—	—	—	—	—	—	285.604	08
1919	134.000	—	—	—	—	—	—	—	719.998	40	—	—	—	—	—	—	—	—	253.998	40
1920	135.176	47	—	—	—	—	—	—	7.735	72	40.556	—	—	—	—	—	—	—	183.468	—
1921	135.176	47	98.507	76	—	—	—	—	51.524	22	40.556	—	48.076	92	9.615	19	45.199	17	428.655	73
1922	135.176	47	98.586	95	—	—	—	—	7.968	86	1.168	25	48.076	92	7.615	19	55.411	54	354.004	18
На 1 ноября 1922 г.	135.176	47	17.444	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.615	19	44.083	01	204.319	23

Примѣчаніе.

1) Въ графѣ «Торгово-промышленники г. Харбина» показаны долги въ сибирскихъ знакахъ слѣдующимъ лицамъ:

Агишеву	200.000 р.
Акц. Обществу Соедин. Маньчжурскихъ мельницъ	500.000 »
Бузанову и Сюй-пап-цзы	200.000 »
Касаткину	200.000 »
Ковальскому	300.000 »
Мичкову	100.000 »
Бр. Поповымъ	100.000 »
Русско-Азіатскому Торгово-Фабричн. Т-ву	300.000 »
Насл. Скидельскаго	1.000.000 »
Т/Д. Чуринъ и К-о	500.000 »
Щелкунову	200.000 »
Глѣбову	50.000 »
Итого	3.650.000 р.

Что въ переводѣ на золотой рубль составитъ 40.556 руб.

2) Въ графѣ «Управленіе Кит. Вост. жел. дор.»: задолженность на 1 января 1920, 1921 и 1922 г. и 1 ноября 1922 г. состоитъ: изъ займа 1919 г.—200.000 руб. сибир. знаками, въ переводѣ на золото—1.176 р. 47 к. и состоящихъ на 1 января 1919 г.—134.000 руб. зол., а всего 135176 р. 47 к. зол. Долгъ этотъ въ настоящее время погашенъ, но въ виду незаконченности разсчетовъ числится по книгамъ.

3) Въ графѣ «Русско-Азіатскій Банкъ по учету удостовѣреній» задолженность на 1 января 1920 г. составляла 1.435.072 р. 15 к. сибирскими знаками, въ переводѣ на золотой рубль 7.735 р. 72 к.

4) Въ графѣ «Торгово-промышленники г. Харбина» на 1 января 1921 г. показанъ долгъ П. К. Щелкунову 125.143 р. 47 к. сибирскими знаками, что въ переводѣ на золотой рубль составляетъ 1.168 р. 25 к.

Здѣсь не показана задолженность Китайскому Государственному Банку по попудному и мостовому сборамъ, которая составляла:

На 1 января 1921 г. долларовъ	48.335	80
» 1 » 1922 » »	50.000	—
» 1 ноября 1922 » »	33.996	03

лись еще не вполнѣ остывшія политическія страсти и симпатіи, столь чуждыя природѣ муниципальнаго дѣла особенно въ международной обстановкѣ Харбина.

Въ связи съ этимъ, несмотря на необычно большой % явившихся къ урнамъ, выборы требуемаго Положеніемъ числа Уполномоченныхъ дважды состояться не могли и начальнику Управленія по городскимъ и поселковымъ дѣламъ (Ши-чжень-цзюя) генералу Ма пришлось обратиться къ статьѣ 30 Положенія для назначенія недостающаго числа Уполномоченныхъ.

Предсѣдателемъ Городского Совѣта на новое трехлѣтіе переизбранъ П. С. Тишенко. Его предшественниками въ этомъ званіи послѣдовательно были: Е. Э. Бергъ (съ 27 февраля 1908 года по 9 декабря 1910 г.), Е. Л. Дыновскій (съ 10 декабря 1910 года по 21 апрѣля 1911 г.), М. С. Уманскій (съ 22 апрѣля 1911 года по 29 мая 1917 г.) и И. А. Павловскій (съ 23 мая 1917 г. по 26 сентября 1917 г.).

Въ текущемъ 1923 году по инициативѣ Собранія Уполномоченныхъ постановлено въ виду сложности прямыхъ обязанностей Предсѣдателя Городского Совѣта впредь избирать отдѣльнаго Предсѣдателя Собранія Уполномоченныхъ. Постановленіе это получило утвержденіе У-ія по городскимъ и поселковымъ дѣламъ и Предсѣдателемъ Собранія Уполномоченныхъ былъ избранъ Л. В. фонъ-Гойеръ.

Маньчжурское Общественное Управленіе.

Маньчжурское Общественное Управленіе возникло первоначально явочнымъ порядкомъ въ «дни свободъ» 1905 г., когда по почину мѣстныхъ демократическихъ организацій былъ избранъ Городской Совѣтъ въ составѣ: предсѣдателя А. С. Рябинина и членовъ: Ф. В. Сапѣлкина и Я. Ф. Шардакова. Это самоуправленіе было вскорѣ же ликвидировано по приказу генерала Ренненкампфа.

Исторія возникновенія Общественнаго Управленія на законныхъ основаніяхъ описана выше.

Вначалѣ это Общественное Управленіе носило названіе поселковаго; исполнительнымъ органомъ его былъ Поселковый Совѣтъ. Руководящимъ же органомъ Общественнаго Управленія явилось общее собраніе жителей, имѣющихъ установленный Положеніемъ цензъ.

Такъ было до 1912 года, когда возникъ вопросъ о замѣнѣ Общихъ Собраній собраніями Уполномоченныхъ, соотвѣтственно чему было переработано Положеніе. Проектъ измѣненнаго Положенія утвержденъ Правленіемъ О-ва Кит. Вост. жел. дор. по журналу отъ 13 іюля 1912 года за № 7915. Новымъ

Положеніемъ число Уполномоченныхъ опредѣлялось въ 20 человѣкъ, а исполнительный органъ сталъ носить наименованіе Городского Совѣта. Въ 1914 г. въ связи съ англо-русскимъ соглашеніемъ Положеніе снова подверглось соотвѣтственному измѣненію. Съ того времени Положеніе измѣнилось весьма мало, а именно: увеличено число Уполномоченныхъ до 30 человѣкъ и членовъ Совѣта сначала до 4-хъ, а затѣмъ до 5 человѣкъ.

Необходимо отмѣтить еще одно событіе въ жизни Маньчжурскаго Общественнаго Управленія, связанное съ его Положеніемъ,—это сдѣланное въ настоящемъ году переименованіе поселка Маньчжурія въ городъ, а мѣстнаго Общественнаго Управленія —въ Маньчжурское Городское.

Бюджетъ Маньчжурскаго Общественнаго Управленія за 15 лѣтъ его существованія характеризуется слѣдующими данными:

БЮДЖЕТЪ

Маньчжурскаго Общественнаго Управленія.

	ГОДЫ.	Фактическій доходъ.	Расходъ.
	1908	32.412,16	29.124,13
	1909	58.882,38	64.314,65
	1910	70.001,02	94.467,11
	1911	79.982,48	85.902,45
	1912	92.381,47	92.733,14
	1913	99.271,03	96.148,29
	1914	110.629,01	97.707,91
	1915	146.428,02	128.831,96
	1916	189.146,78	141.125,59
	1917	331.449,51	339.843,39
по смѣтѣ	1918	524.786,25	508.200,67
	1919	7.155.142,14 *)	8.123.429,50
(1 полуг.)	1920	13.767.613,06 *)	12.627.539,17
(2 полуг.) по смѣтѣ	. . . .	163.430,00	150.455,71
»	1921	295.393,35	262.533,48
»	1922	203.860,00	203.858,20

Сверхъ того по спеціальнымъ смѣтамъ, не вошедшимъ въ общую сумму:

1. Электричекая станція, баня, магазины и проч.

фактич.	1919	4.546.851,86 *)	2.994.620,57 *)
(1 полуг.) по смѣтѣ	1920	13.325.000,00 *)	13.630.130,00 *)

*) Бумажные денежные знаки.

(2 полуг.) по смѣтѣ	1920	82.098,00	75.775,00
»	1921	158.288,91	154.316,00
»	1922	105.606,00	105.606,00

2. Народное образованіе.

(2 полуг.) по смѣтѣ	1920	50.000,00	49.867,85
	1921	104.990,00	100.794,25
	1922	102.855,00	102.717,01

Такимъ образомъ, весь бюджетъ за послѣдніе годы выражается слѣдующими цифрами:

фактич.	1919	11.701.994,00*)	11.118.050,07
(1 полуг.) по смѣтѣ	1920	27.002.613,06*)	26.257.669,17
(2 полуг.) » »	. . . .	295.528,00	276.098,56
» »	1921	558.672,26	517.644,04
» »	1922	412.321,00	412181,21

Разсматривая эти данныя, мы видимъ характерное явленіе: бюджетъ Маньчжурскаго Общественнаго Управленія большею частью заканчивался съ превышеніемъ дохода надъ расходами. Исключеніе составили: 1909, 1910, 1911, 1917 годы съ небольшими дефицитами и 1919 годъ съ сравнительно крупнымъ дефицитомъ. Главныя статьи дохода (за 10 первыхъ лѣтъ):

1. Сборъ съ торгово-промышленныхъ предпріятій . . . . 34,5% всего дохода
2. Водочное и спиртовое обложеніе . . . . . 27,6% » »
3. Эксплоатація бойни, базарныхъ лавокъ и ассениз. обозовъ . . . . 186% » »
4. Оцѣночный подоходный сборъ . . . . . . 5,4% » »
5. Аренда базарныхъ участковъ . . . . 4,5% » »
6. Больничный сборъ . . . . 3,9% » »
7. Проценты на капиталъ, пени, натоціальные и аукціонные сборы . . . . 3,2% » »
8. Сборъ съ велосипедовъ, собакъ, торговыхъ и промышленныхъ заведеній . . . . 2,0% » »

Главными статьями расхода за то же время являлись:

1. Народное образованіе . . . . 24,1% » »
2. Содержаніе Общественнаго Управленія . . 16,4% » »

*) Бумажные денежные знаки.

3.	Медицинская часть	13,0%	всего	дохода
4.	Содержаніе скотобойни	9,0%	»	»
5.	Пожарный обозъ	6,2%	»	»
6.	5% отчисленіе въ пользу дороги	5,0%	»	»
7.	Освѣщеніе	4,1%	»	»
8.	Ветеринарно-санитарная часть	4,0%	»	»
9.	Постройка и содержаніе торговыхъ рядовъ	3,3%	»	»
10.	Покупка домовъ	3,3%	»	»

Также весьма характернымъ для Маньчжурскаго Общественнаго Управленія является то, что главной статьей расхода здѣсь служитъ народное образованіе, которому Общественное Управленіе отдавало за первыя десять лѣтъ своего существованія болѣе 1/3 всѣхъ своихъ расходовъ. Это правило осталось и теперь, когда смѣта расходовъ на народное образованіе составляла за 1921 г. —28% и за 1922 г. —33% всей общей смѣты расходовъ (не считая расходовъ на электрическую станцію и др. предпріятія). За нѣкоторые годы расходъ на народное образованіе составлялъ даже 50% бюджета (1917 годъ).

Когда начало функціонировать Общественное Управленіе, въ 1908 году, въ поселкѣ была только одна частная начальная школа. Общественное Управленіе начало немедленно съ открытія начальной школы, а въ 1909 году, кромѣ того, открыло 2-классное училище, преобразованное въ слѣдующемъ учебномъ году въ городское 4-классное училище. Съ 1-го января 1916 года Общественное Управленіе приняло въ свое вѣдѣніе и на свое содержаніе гимназію, организованную Обществомъ распространенія средняго образованія. Въ 1918 году было обучающихся безплатно въ городскихъ школахъ 700 слишкомъ дѣтей. Въ гимназіи въ 1920—21 году было 278 учащихся, въ 1921—22 учебномъ году—312. Высшее начальное училище преобразовано изъ городского 4-класснаго въ 1915 году. Всего за 11 лѣтъ въ этомъ училищѣ окончило курсъ 207 чел. Въ 1921—22 уч. году было 183 учащихся. Въ начальномъ училищѣ, являющемся болѣе чѣмъ трехкомплектнымъ,—имѣется 3 основныхъ отдѣленія и 7 параллельныхъ. За 14 лѣтъ существованія оно выпустило около 1,000 учащихся. Въ 1921—22 уч. году—416 учащихся.

Для наблюденія за дѣятельностью городскихъ учебныхъ заведеній и правильностью постановки въ нихъ учебно-воспитательнаго дѣла, по постановленію Собранія Уполномоченныхъ 22 іюня 1921 года, учрежденъ Учебный Отдѣлъ, во главѣ котораго состоитъ Предсѣдатель Городского Совѣта.

Медицинская помощь занимаетъ второе мѣсто въ работѣ Общественнаго Управленія по суммѣ расхода на нее. При открытіи Общественнаго Управленія въ поселкѣ не было лечебныхъ заведеній, кромѣ желѣзнодорожной больницы. Общественное Управленіе немедленно же учредило амбулаторно-пріемный покой, а съ 1910 года общественную больницу на 15 коекъ съ безплатнымъ леченіемъ для мѣстнаго бѣднаго населенія. Въ настоящее время она увеличена до 40 коекъ и настолько удовлетворяетъ потребности, что какъ въ амбулаторномъ, такъ и въ стаціонарномъ леченіи никто въ ней не встрѣчаетъ отказа. Врачебный персоналъ больницы состоитъ изъ 2 врачей, 4 фельдшеровъ и 2 сестеръ милосердія.

Съ 1908 года Общественное Управленіе оборудовало пожарный обозъ и скотобойню, пригласивъ для завѣдыванія послѣдней ветеринарнаго врача. Въ настоящее время (съ 1910 года) скотобойня приспособлена для массоваго убоя скота на экспортъ.

Убой скота характеризуется слѣдующими данными:

Годы	Крупнаго рог. скота	Телятъ	Свиней	Барановъ	Ягнятъ
1919	11.220	185	1,042	23,669	144
1920	17.435	222	35	31.693	—
1921	6.869	59	183	24.615	910

Сокращеніе забоя съ 1921 года стоитъ въ связи съ измѣнившейся политической ситуаціей въ Забайкальѣ и съ прекращеніемъ отправокъ мяса на Читу.

Въ 1912 году построена водокачка и разбитъ городской паркъ, при немъ устроены оранжерея и питомникъ.

Въ 1913 году построены корпуса каменныхъ торговыхъ лавокъ и мясные ряды.

Выстроено зданіе караванъ-сарая, стоимостью 15 тыс. рублей, временно предоставленное въ пользованіе китайскаго Коммерческаго Общества.

Въ 1914 году, на основаніи концессіоннаго договора, оборудована электрическая станція. Съ 1-го января 1909 года она пріобрѣтена въ собственность Общественнымъ Управленіемъ. Вмѣстѣ съ нею пріобрѣтена баня.

Недвижимое имущество Маньчжурскаго Общественнаго Управленія на 22 марта 1922 года.

	Стоимость въ зол. рубляхъ
Гимназія	183.670 р. 00 к.
Собраніе	62.397 » 00 »
Водокачка	7.249 » 50 »
Караванъ-сарай	18.366 » 50 »
Высшее Начальное Училище	50.889 » 00 »
Торговые ряды	92.700 » 00 »
Ассенизаціонный обозъ	36.925 » 00 »
Общественное Управленіе	53.879 » 40 »
Скотобойня	55.430 » 00 »
Больница	39.890 » 00 »
Электрическая станція	98.685 » 00 »
Новая водоразборная будка	3.500 » 00 »
Итого	703.582 р. 40 к.

Въ 1915 году была учреждена при Общественномъ Управленіи особая продовольственная комиссія, на обязанности которой лежало снабженіе населенія предметами первой необходимости. Въ 1916, 1917, 1918 и 1919 г.г. продовольственныя операціи Общественнаго Управленія выражались въ милліонахъ рублей и способствовали смягченію продовольственнаго кризиса, вызваннаго войной и революціей.

Маньчжурскому Общественному Управленію пришлось много удѣлять вниманія борьбѣ съ эпидеміями и эпизоотіями.

Являясь важнымъ пунктомъ по торговлѣ монгольскимъ скотомъ, поселокъ Маньчжурія всегда находится подъ опасностью возникновенія заразы чумы рогатаго скота и др. эпизоотій, и Общественному Управленію приходится затрачивать много труда и средствъ для того, чтобы вспышки эпизоотіи не получили распространенія, что важно, между прочимъ, въ смыслѣ чисто коммерческомъ,—эпизоотіи отпугиваютъ торговцевъ и нарушаютъ нормальное теченіе торговли.

Чумныя эпидеміи, спорадически вспыхивавшія въ районахъ близкихъ къ ст. Маньчжурія, начиная съ 1905 года, когда чума возникла въ поселкѣ близъ ст. Чжалайноръ (на работахъ по заготовкѣ сѣна для арміи), имѣютъ своимъ обычнымъ первоисточникомъ зараженіе отъ тарбагановъ (сурковъ). По борьбѣ съ этими эпидеміями и по предупрежденію ихъ распространенія выпало не

мало заботъ на долю мѣстнаго Общественнаго Управленія.

Особенно сильною была чума въ 1920 году, начавшаяся въ Забайкальѣ въ видѣ бубонной и перешедшая затѣмъ въ легочную. Быстро распространяясь среди китайцевъ, эпидемія уносила въ среднемъ ежедневно до 50 человѣкъ, при чемъ отдѣльные случаи ея наблюдались вплоть до мая мѣсяца 1921 года. Въ самомъ поселкѣ (теперь городъ) Маньчжурія погибло отъ чумы свыше 1000 человѣкъ (294 русскихъ и 766 китайцевъ).

Для борьбы съ чумой при Общественномъ Управленіи была организована съ сентября 1920 года Смѣшанно-Санитарная Комиссія, состоявшая изъ мѣстнаго врачебнаго персонала и представителей китайской администраціи, желѣзныхъ дорогъ - Кит. Вост. и Забайкальской и отъ Собранія Уполномоченныхъ. Затѣмъ были образованы: Санитарное Бюро—изъ медицинскаго персонала, привлеченнаго на борьбу съ чумой, и Профилактическая Комиссія—изъ представителей Общественнаго Управленія.

Борьба съ чумой вызвала расходъ въ 53,000 руб., что весьма тяжело легло на бюджетъ города, потребовавъ заключенія займовъ, т. к. ни Управленіе дороги, ни китайская администрація серьезной денежной помощи въ данномъ случаѣ оказать не могли.

Лѣтомъ 1919 года Маньчжурскому Общественному Управленію пришлось организовать борьбу съ эпидеміей холеры, которая, къ счастью, большого развитія не получила.

Въ ноябрѣ 1921 года въ поселкѣ возникла эпидемія сыпного тифа, которая затянулась до половины 1922 года.

Революція захватила общественную жизнь на ст. Маньчжурія также, какъ и во всѣхъ другихъ большихъ и малыхъ поселкахъ полосы отчужденія.

Но особую роль городъ Маньчжурія сыгралъ въ послѣдующихъ событіяхъ гражданской войны.

Въ Маньчжуріи формировался первоначально отрядъ есаула Семенова. Затѣмъ черезъ нее прошли ему на помощь отряды Орлова. Обратно откатились эти отряды и укрѣпились за ст. Маньчжурія. Въ половинѣ іюня 1918 года они вновь двинулись въ Забайкалье, гдѣ сошлись съ шедшими навстрѣчу изъ Сибири отрядами генерала Пепеляева и чеховъ.

Дальше идетъ эпопея властвованія атамана Семенова въ Забайкальѣ, когда ст. Маньчжурія являлась конечной заставой семеновцевъ на востокѣ.

Наконецъ, въ ноябрѣ 1920 года къ ст. Маньчжурія съ боемъ отступили уходившіе изъ Забайкалья остатки такъ называемыхъ каппелевцевъ*) и семеновцевъ, въ количествѣ болѣе 20.000 чел., а вмѣстѣ съ ними хлынула волна бѣженцевъ, залившая поселокъ и его окрестности.

Съ 1921 года граница съ Забайкальемъ была открыта и началась торговля Маньчжуріи съ Забайкальемъ, которая, однако, не дала того оживленія переживавшей тяжелый кризисъ торговлѣ поселка, которое ожидалось.

Къ числу событій послѣдняго времени, особенно остро переживавшихся Общественнымъ Управленіемъ, явилось введеніе особыхъ налоговъ (акциза) мѣстными китайскими властями въ октябрѣ 1921 г., а затѣмъ цѣлаго ряда другихъ сборовъ. Въ результатѣ усиленныхъ хлопотъ Общественнаго Управленія передъ администраціей дороги и высшими китайскими властями эти налоги взиманіемъ были пріостановлены.

Насколько интенсивно приходится работать за послѣднее время Общественному Управленію, можно видѣть хотя бы изъ слѣдующихъ данныхъ:

	За трехлѣтіе.		
	1916—19 г.	1919—22 г.	%% + или —
Засѣданій Собранія Уполномоченныхъ	84	145	+ 72
Разсмотрѣно на нихъ вопросовъ	570	1069	+ 88
Засѣданій Городского Совѣта	138	249	+ 80
Разсмотрѣно на нихъ вопросовъ	804	1974	+145

Въ заключеніе отмѣтимъ еще одинъ характерный фактъ изъ жизни Маньчжурскаго Общественнаго Управленія за послѣднее время. Начиная со второй половины 1920 года, изъ его бюджета пришлось выдѣлить въ особую смѣту расходы по народному образованію. Причиною этого явился протестъ китайскаго Коммерческаго Общества противъ расходованія средствъ, получаемыхъ отъ налоговъ съ европейскаго и китайскаго населенія, на народное образованіе. Хотя этотъ протестъ и противорѣчилъ Положенію, но Общественное Управленіе пошло на уступку и съ тѣхъ поръ китайское населеніе въ расходахъ на нужды народнаго образованія участія не принимаетъ, хотя доступъ въ городскія школы согласно Положенія не закрытъ и для дѣтей китайцевъ.

---

*) Изъ отрядовъ ген. Каппеля.

Въ настоящее время въ связи съ общею дѣловою депрессіею Общественныя Управленія полосы отчужденія переживаютъ тяжелый финансовый кризисъ и находятся въ стадіи изысканія новыхъ путей для подъема муниципальнаго хозяйства.

Обозрѣвая дѣятельность Общественныхъ Управленій за 15 лѣтъ ихъ существованія, необходимо придти къ заключенію, что, вопреки крайне неблагопріятной обстановкѣ, тяжелому и тревожному времени, пережитому и переживаемому Общественными Управленіями, несмотря на общія современныя условія, не способствующія развитію общественной самодѣятельности, идея организаціи хозяйственнаго управленія городами и поселками въ полосѣ отчужденія на основахъ Общественнаго Управленія оказалась плодотворной и способствовавшей развитію и улучшенію городского и поселковаго хозяйства, созданію въ городахъ и поселкахъ условій культурной европейской жизни, а также и ихъ торговопромышленному прогрессу.

За короткій сравнительно срокъ дѣятельности мѣстныхъ управленій почетно выдвинулся рядъ такихъ общественныхъ дѣятелей, какъ Бергъ, Добисовъ, Дыновскій и многіе другіе.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ СОГЛАШЕНІЕ.

Въ виду встрѣтившихся взаимныхъ разногласій въ толкованіи контракта на постройку и эксплоатацію К. В. ж. д. отъ 27-го августа 1896 года (царствованіе Гуанъ-сюй 22-й годъ, 8-го мѣсяца, 2-й день), при обсужденіи вопроса объ организаціи и введеніи Общественныхъ Управленій на земляхъ названной желѣзной дороги Правительства Россіи и Китая установили нижеслѣдующія общія положенія.

I.

На земляхъ Общества К. В. ж. д., какъ основной принципъ, признаются верховныя права Китая, коимъ не должно быть наносимо никакого ущерба.

II.

Всѣ верховныя права Китая на земляхъ Кит. Вост. жел. дор. осуществляются Китаемъ, и ни Управленіе желѣзной дороги, ни Общественныя Управленія не должны подъ какимъ-либо предлогомъ препятствовать осуществленію

этихъ правъ, если таковое не будетъ противорѣчить какому-либо изъ заключенныхъ Обществомъ К. В. ж. д. договоровъ.

III.

Всѣ нынѣ дѣйствующіе договоры Кит. Вост. жел. дор. остаются попрежнему въ полной силѣ.

IV.

Законы, повелѣнія и законодательныя распоряженія, вытекающіе изъ верховныхъ правъ Китая, редактируются и публикуются китайскими властями въ видѣ объявленій.

V.

Прибывающимъ въ населенные пункты китайскимъ сановникамъ и должностнымъ лицамъ будутъ оказываемы надлежащіе знаки уваженія и вниманія Управленіемъ дороги и органами Общественнаго Управленія.

VI.

На земляхъ Общества К. В. ж. д. въ поселкахъ, имѣющихъ торговое значеніе, учреждаются Общественныя Управленія. Жители этихъ поселковъ, въ зависимости отъ торговаго значенія даннаго поселка и численности его населенія, либо выбираютъ Уполномоченныхъ, которые въ свою очередь избираютъ Исполнительный Совѣтъ, либо сами жители непосредственно завѣдуютъ общественными дѣлами и избираютъ изъ своей среды одного представителя (старшину), который приводитъ въ исполненіе постановленія Общаго Собранія.

VII.

На земляхъ Общества Китайской Восточной желѣзной дороги, какъ китайское, такъ и иностранное населеніе пользуются одинаковыми правами и несутъ одинаковыя повинности безъ всякаго различія между ними.

VIII.

Правомъ участія въ выборахъ Уполномоченныхъ пользуются всѣ жители, которые владѣютъ опредѣленнымъ недвижимымъ имуществомъ, или уплачиваютъ опредѣленную годовую квартирную плату и установленный налогъ.

IX.

Предсѣдатель выбирается Собраніемъ Уполномоченныхъ изъ ихъ среды, независимо отъ національности.

X.

Всѣ дѣла, касающіяся хозяйства и благоустройства поселковъ, подлежатъ вѣдѣнію Собранія Уполномоченныхъ. Учрежденія и устройства, затрагивающія интересы лишь одной части населенія, какъ-то: церкви, коммерческія общества, школы, благотворительность и пр., содержатся сборами съ соотвѣтствующей части населенія.

XI.

Собраніе Уполномоченныхъ избираетъ изъ своей среды, независимо отъ національности, членовъ Исполнительнаго Совѣта. Число ихъ не должно быть болѣе трехъ. Кромѣ этого, Предсѣдатель Цзяо-шэ-цзюй и Управляющій дорогою назначаютъ каждый по одному Уполномоченному. Члены по выбору и Уполномоченные совмѣстно съ своимъ Предсѣдателемъ образуютъ Исполнительный Совѣтъ.

XII.

Предсѣдатель Собранія Уполномоченныхъ состоитъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, Предсѣдателемъ Совѣта.

XIII.

Предсѣдатель Цзяо-шэ-цзюй и Управляющій желѣзной дорогою, занимая положеніе болѣе высокое, чѣмъ Предсѣдатели Собраній Уполномоченныхъ и Совѣтовъ, облечены властью контроля и правомъ личной ревизіи, которыми они пользуются, когда признаютъ это необходимымъ. Текущія дѣла доводятся до ихъ свѣдѣнія упомянутыми въ пунктѣ XI-мъ Уполномоченными (члены по назначенію). Всѣ постановленія, исходящія отъ Собранія Уполномоченныхъ, представляются Предсѣдателю Цзяо-шэ-цзюй и Управляющему дорогою для совмѣстнаго одобренія, послѣ чего эти постановленія опубликовываются отъ имени Совѣта для обязательнаго исполненія всѣхъ жителей, независимо отъ ихъ національности.

XIV.

Въ случаѣ несогласія Предсѣдателя Цзяо-шэ-цзюй или Управляющаго дорогою съ постановленіями Собранія Уполномоченныхъ, таковыя должны быть

переданы на новое разсмотрѣніе Собранія. Постановленіе его считается обязательнымъ, если оно принято тремя четвертями голосовъ членовъ, присутствующихъ въ засѣданіи Собранія.

XV.

Возникающіе въ поселкахъ полосы отчужденія желѣзной дороги крупные общественные и финансовые вопросы, по обсужденіи ихъ въ собраніи Уполномоченныхъ, передаются Предсѣдателю Общества (согласно статьи 1-й контракта 1896 года—китайскій сановникъ) и Правленію Общества К. В. ж. д. для совмѣстнаго обсужденія и утвержденія.

XVI.

Самостоятельному управленію Общества К. В. ж. д. подлежатъ земли, отведенныя спеціально для надобностей желѣзной дороги, какъ-то: подъ станціи, мастерскія и т. п. Всѣ остальныя земли Общества желѣзной дороги, не сданныя въ аренду, равно какъ и зданія, находящіяся въ исключительномъ распоряженіи Управленія дороги, если эти земли и зданія не были переданы согласно утвержденныхъ плановъ Общественнымъ Управленіямъ,—временно продолжаютъ состоять попрежнему въ самостоятельномъ администрированіи названнаго Общества. Земли этого разряда будутъ временно освобождены отъ всякихъ земельныхъ налоговъ и сборовъ.

XVII.

На основаніи вышеприведенныхъ принциповъ должно быть выработано подробное Положеніе объ Общественныхъ Управленіяхъ и полиціи, а равно опредѣлены размѣры земельныхъ налоговъ. Къ составленію подробнаго Положенія надлежитъ приступить не позднѣе мѣсячнаго срока со дня подписанія настоящаго соглашенія.

XVIII.

Впредь до выработки и введенія въ дѣйствіе подробнаго Положенія объ Общественныхъ Управленіяхъ, Управленія эти будутъ временно руководиться существующимъ Положеніемъ, но съ примѣненіемъ статьи XIII настоящаго соглашенія о контрольной власти предсѣдателя Цзяо-шэ-цзюй и Управляющаго дорогою надъ Общественными Управленіями. Въ случаѣ несогласія Управляющаго дорогою или Предсѣдателя Цзяо-шэ-цзюй съ постановленіемъ Собранія Уполномоченныхъ и невозможности достигнуть согласія переговорами между

этими двумя лицами, китайское и иностранное населенія выбираютъ каждое по одному делегату. Предсѣдатель Цзяо-шэ-цзюй и Управляющій дорогою, совмѣстно съ упомянутыми двумя делегатами отъ населенія, выбираютъ еще пятое уважаемое лицо, китайца или иностранца, чтобы сообща обсудить и рѣшить дѣло. Въ составъ Харбинскаго Городского Совѣта включаются три члена по выбору Китайскаго Коммерческаго Общества съ правомъ участія въ дѣлахъ на одинаковыхъ правахъ съ прочими членами; на станціяхъ Маньчжурія и Хайларъ отъ мѣстнаго Китайскаго Торговаго Общества избираются по два представителя, которые входятъ въ составъ соотвѣтствующихъ Совѣтовъ. Въ остальныхъ поселкахъ, гдѣ существуютъ лишь Общія Собранія, китайскому торговому населенію предоставляется принимать участіе въ обсужденіи дѣлъ на одинаковыхъ правахъ съ русскимъ населеніемъ. По выработкѣ подробнаго Положенія выборы членовъ Собранія и Совѣтовъ будутъ произведены на новыхъ началахъ.

Статьи настоящаго соглашенія составлены на русскомъ, китайскомъ и французскомъ языкахъ въ количествѣ 4-хъ экземпляровъ на каждомъ языкѣ.

Всѣ эти экземпляры надлежащимъ образомъ подписаны и скрѣплены соотвѣтствующими печатями договаривающихся сторонъ.

Въ случаѣ разногласія руководящимъ текстомъ является французскій.

Учинено въ Пекинѣ апрѣля 27 дня 1909 г., Правленія Сюань-Тунъ 1 годъ, 3-го мѣсяца, 21-й день (печ. Вай-ву-бу). Подписи: И. Коростовецъ (м. п.) Дм. Хорватъ (м. п.), Юй Сы-синъ, Ши Чжао-цзи, Лянь Дунь-янъ.

СОГЛАШЕНІЕ.

Между Россійскимъ и Британскимъ Правительствами о распространеніи на британскихъ подданныхъ муниципальныхъ порядковъ и повинностей на полосѣ отчужденія Китайской Восточной жел. дор.

Статья 1.

Въ виду заявленія Императорскаго Россійскаго Правительства, что всѣ сборы и налоги, взимаемые въ Харбинѣ и прочихъ поселкахъ на полосѣ отчужденія К. В. ж. д., поступаютъ исключительно на удовлетвореніе муниципаль-

ныхъ и общественныхъ нуждъ для общей пользы населенія этихъ мѣстъ, Правительство Его Британскаго Величества соглашается на уплату британскими подданными, проживающими въ Харбинѣ и прочихъ поселкахъ на полосѣ отчужденія К. В. ж. д., тѣхъ же сборовъ и налоговъ деньгами или натурою, какіе несутъ русскіе подданные. Британское Правительство далѣе соглашается, что уплата сказанныхъ сборовъ и налоговъ и соблюденіе мѣстныхъ положеній и постановленій, списокъ коихъ къ сему приложенъ, будутъ обязательны для вышеозначенныхъ британскихъ подданныхъ съ 1 января 1915 года. Равнымъ образомъ, Британское Правительство обязуется распространять на британскихъ подданныхъ дѣйствіе всѣхъ вновь издаваемыхъ или измѣняемыхъ положеній и обязательныхъ постановленій подобнаго рода со дня ихъ вступленія въ силу для русскихъ подданныхъ, при условіи, что о предполагаемомъ ихъ введеніи будетъ заблаговременно сообщено и что въ нихъ не заключается ничего, что нарушаетъ внѣземельныя права британскихъ подданныхъ. Условлено, что сроки такихъ предварительныхъ сообщеній будутъ для новыхъ или измѣненныхъ положеній двухмѣсячные, а для новыхъ или измѣненныхъ постановленій двухнедѣльные.

Статья 2.

Британскіе подданные, живущіе въ Харбинѣ и прочихъ поселкахъ на полосѣ отчужденія К. В. ж. д., будутъ взамѣнъ сего пользоваться активнымъ и пассивнымъ правомъ выборовъ въ Общественныя Управленія, какъ нынѣ существующія, такъ и тѣ, которыя будутъ впослѣдствіи введены, на равныхъ правахъ съ русскими подданными, на основаніи мѣстныхъ общественныхъ Положеній. Въ Харбинѣ, кромѣ того, въ составъ шести членовъ Городского Совѣта съ трехлѣтнимъ срокомъ полномочій вводится одинъ представитель интересовъ иностраннаго (не русскаго) населенія, который избирается изъ иностранцевъ (не русскихъ подданныхъ), проживающихъ въ Харбинѣ и пользующихся уваженіемъ. Самые выборы производятся слѣдующимъ образомъ: пребывающіе въ Харбинѣ и имѣющіе полную консульскую юрисдикцію представители тѣхъ иностранныхъ державъ, за исключеніемъ Россіи, которые подчинили своихъ подданныхъ уплатѣ налоговъ и дѣйствію мѣстныхъ положеній и обязательныхъ постановленій, на основаніи сего соглашенія заблаговременно представляютъ Управляющему К. В. ж. д. для передачи въ Городской Совѣтъ составленный ими совмѣстно и по большинству голосовъ списокъ съ указаніемъ не менѣе трехъ и не болѣе пяти лицъ, изъ числа коихъ Собраніе Уполномоченныхъ избираетъ одного. Получившій большинство голосовъ счи-

тается окончательно ибраннымъ, при равенствѣ голосовъ бросается жребій. Выборы вышеуказаннаго члена Совѣта должны происходить одновременно съ выборами остальныхъ членовъ Городского Совѣта и срокъ полномочій его совпадаетъ со срокомъ ихъ полномочій. Въ случаѣ ухода или увольненія означеннаго члена Совѣта до истеченія срока его полномочій, на остающійся срокъ Собраніе Уполномоченныхъ на ближайшемъ очередномъ засѣданіи избираетъ новаго члена тѣмъ же порядкомъ по составленіи вышеозначенными консульскими представителями новаго списка. Увольненіе избраннаго такимъ образомъ члена Совѣта до срока можетъ послѣдовать не иначе, какъ съ согласія большинства вышеуказанныхъ консульскихъ представителей.

Членъ отъ иностраннаго населенія на текущее трехлѣтіе будетъ избранъ вышеуказаннымъ порядкомъ дополнительно не позднѣе двухнедѣльнаго срока послѣ передачи консульскими представителями упомянутаго именного списка Управляющему К. В. ж. д.

Статья 3.

Британскіе подданные, проживающіе въ Харбинѣ и прочихъ поселкахъ на полосѣ отчужденія К. В. ж. д., будутъ въ экономическомъ отношеніи, особенно во всемъ, что касается торговли, промышленности, а также арендованія земельныхъ участковъ, пользоваться равными правами и преимуществами съ русскими подданными. Это равенство сохранится и въ томъ случаѣ, если существующія, нынѣ ограниченныя, права на землю будутъ когда-либо расширены, или если по прекращеніи концессіи К. В. ж. д. арендаторы земельныхъ участковъ или владѣльцы домовъ получатъ какую бы то ни было компенсацію.

Статья 4.

Условлено, что, въ случаѣ возраженій британскихъ подданныхъ противъ размѣра промысловаго обложенія ихъ торговыхъ или промышленныхъ предпріятій, заявленія, сдѣланныя ими подъ присягою передъ британскимъ консульскимъ представителемъ о родѣ и объемѣ предпріятія, будутъ считаться исчерпывающимъ доказательствомъ. Условлено также, что разрѣшенія на открытіе и эксплоатацію гостиницъ, меблированныхъ комнатъ, столовыхъ и заведеній увеселительныхъ или торгующихъ спиртными напитками, будутъ выдаваться британскимъ подданнымъ не иначе, какъ по предварительномъ предъявленіи ими разрѣшительнаго свидѣтельства британскаго консульства на открытіе одного изъ вышеуказанныхъ предпріятій.

Статья 5.

Условлено, что полицейская власть въ Харбинѣ и прочихъ поселкахъ на полосѣ отчужденія К. В. ж. д. будетъ незамедлительно принимать, по просьсѣ британскаго консульскаго представителя, принудительныя мѣры противъ британскихъ подданныхъ. Чины полиціи, однако, по собственному почину, безъ такой просьбы, не должны прибѣгать къ вышеуказаннымъ мѣрамъ, исключая случаевъ нарушенія общественнаго спокойствія и порядка.

Статья 6.

Британскіе подданные будутъ пользоваться всѣми дальнѣйшими льготами, которыя могутъ быть предоставлены Россійскимъ Правительствомъ подданнымъ какой-либо иностранной державы въ Харбинѣ и прочихъ поселкахъ К. В. ж. д.

Статья 7.

Россійское Правительство озаботится, чтобы положенія и обязательныя постановленія, списокъ коихъ къ сему приложенъ, были приведены въ соотвѣтствіе съ постановленіями настоящаго соглашенія къ сроку, указанному въ статьѣ первой.

Мы, нижеподписавшіеся, удостовѣряемъ, что вышеизложенное представляетъ выработанный нами проэктъ соглашенія о распространеніи на британскихъ подданныхъ муниципальныхъ порядковъ и повинностей на полосѣ отчужденія К. В. ж. д.

Харбинъ, 17/30 апрѣля 1914 года.

(Подписали): В. Траутшольдъ, Императорскій Россійскій Генеральный Консулъ. Е. Даніэль, представитель Управленія Китайской Восточной жел. дороги. Х. Слай, великобританскій консулъ.